Umfang 108 Seiten!

Modell Eisen Bahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 5
Mai 2015
64. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:
- *Nohab von Märklin*
- *Baureihe 24 von Märklin*
- *DB-V100 von LGB*
- *Schienenbus von Piko*

Werkstatt:
- *Epoche-III-Tankstelle von Busch*
- *Weinberg von Noch*

Durch den Fläming

Eine Kleinbahn mit zwei Leben

Deutsche Reichsbahn

WM 80

52 8080

Knorrbr [P-G] m. Z. Letzte Br Unt. Lw 12.2.66 Gestängebauart: Tr 1942

Lokführer in Ost und West

Dampf-Erfüllt





Digitale Modellbahn

www.vgbahn.de/dimo
www.dimo-dvd.vgbahn.de

TITELTHEMA:

Überflur- und Bettungs-

WEICHEN-ANTRIEBE

+++ Doppelmagnetspulenantriebe heute +++
+++ SlowMotion: Magnetantriebe langsam bewegt +++
+++ Bettungsantriebe +++
+++ K-Gleis-Antriebe reaktivieren +++

- Messwagen von ESU
- Digital-Einsteigerset von Tillig im Test
- N-Loks aufwerten
- Baureihe 61 mit radsynchronem Sound
- Neuheiten von der Spielwarenmesse
- Moderner Kopfbahnhof für Trieb- und Wendezüge mit RMX und TrainController

KENNENLERN-ABO + TOP-PRÄMIE!



FORDERN SIE IHR KENNENLERN-ABO AN!

Informieren Sie sich einfach:
www.vgbahn.de/dimo oder Tel. 08141/53 48 10

TOP-PRÄMIE ZUR WAHL

Effektbeleuchtung von Uhlenbrock
oder
Decoder LD-G-33 plus von Tams



JETZT ABO-VORTEILE SICHERN

- Digitale Modellbahn kommt bequem frei Haus
- Startausgabe wählbar
- 4 x Digitale Modellbahn für nur € 28,– (Ausland € 34,–)
- Über 12% Preisvorteil gegenüber dem Einzelkauf
- Top-Prämie Ihrer Wahl
- Sie verpassen keine Ausgabe

GARANTIE

Wenn Ihnen die vier Kennenlern-Ausgaben von Digitale Modellbahn nicht gefallen haben, genügt eine kurze Mitteilung „bitte keine weitere Ausgabe“ an MZV direkt GmbH, Postfach 104139, 40032 Düsseldorf und die Sache ist für uns erledigt. Das Geschenk dürfen Sie auf alle Fälle behalten. Der Versand der Prämie erfolgt, wenn die Rechnung bezahlt ist. Lieferung solange Vorrat reicht.



GEWINNSPIEL

www.digitaleklassiker.de

WORKSHOP

www.digitalworkshops.vgbahn.de/

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH ·
Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck ·
Tel. 08141/53 48 10 · Fax 08141/53 481-100 ·
bestellung@vgbahn.de



14 Von Löbau nach Ettlingen

Das schaffte nicht jeder: Ausreise aus der DDR und sofortiger Dienstbeginn in der BRD. Siegmar Schemmel ist noch heute aktiver Eisenbahner.



Titel: Modell von Roco
Montage: Fabian Ziegler



36 Auf 750 Millimetern

Der Fäming-Express wurde zweimal eröffnet und zweimal auf ähnliche Weise stillgelegt.



22 Futuristischer Hauptbahnhof

Der neue Bahnhof von Lüttich ist eine Meisterleistung von Santiago Calatrava.



90 Kleinbahnatmosphäre

Zwei Urgesteine aus Dahme (Mark) haben ihre Hausstrecke Luckenwalde – Jüterborg nachgebildet.



Die Dampfloks 50 3673, 01 202 und 01 1066 bei Steinen mit den Mythen im Hintergrund, auf der Rückfahrt von Erstfeld nach Wohlen am 7. März 2015.

FOTOS: ARMIN SCHMUTZ

MUSEUMS-DAMPF

Dampf-Spektakel am Gotthard

☐ Voraussichtlich ab kommendem August wird zwischen Brunnen und Erstfeld sowie zwischen Bodio und Castione-Arbedo die ETCS-Level 2-Signalisation eingeführt. Die Zufahrt zur Gotthard-Bergstrecke wird dann nur noch für entsprechend ausgerüstete Triebfahrzeuge oder mit Vorspann möglich sein. So deklarierte denn auch der Eisenbahnverein „Eisenbahn-Nostalgiefahrten-Bebra e.V." seine Reise Anfang März 2015 als „Abschiedsfahrt mit zwei 01 über den Gotthard". Am Donnerstag, 5. März, kam der am Vortag in München gestartete, ausgebuchte Sieben-Wagen-Zug mit 01 1066 der Ulmer Eisenbahnfreunde nach Wohlen. Fast gleichzeitig traf 01 202 des Vereins Pacific mit zwei Wagen des „Swiss Classic Trains" ein. Mit vereinten Kräften zogen beide Dampfloks die zusammengefügten Züge unter eindrucksvollen Dampfwolken dem Gotthard entgegen. Die Rückfahrt am Samstag, 7. März, erfolgte ab Locarno in gleicher Formation wie auf der Hinfahrt: Dampflok 01 202 vor 01 1066. Fast gleichzeitig machte sich in Luino ein Extrazug der „Associazione Verbano Express" mit 50 3673 auf den Weg Richtung Gotthard. Um etwa 9.30 Uhr trafen sich beide Züge in Giubiasco zur Parallelfahrt nach Bellinzona. Separat ging es anschließend die Südrampe hinauf bis zum erneuten Rendezvous in Rodi-Fiesso für eine weitere Parallelfahrt bis Ambri-Piotta. In Erstfeld schließlich wartete 50 3673 auf den Hauptzug, um mit den beiden 01 in Dreifach-Dampftraktion nach Wohlen zu dampfen. Nicht ganz nach Programm führte die Ae 6/6 den Hauptzug weiter nach Konstanz. Die 01 1066 wurde von Ae 4/7 11026 als Lokzug nach Brugg gebracht, wo der am 5. März 2015 infolge eines Radschadens ausgereihte Zusatztender mit Ölvorrat zum Auftanken der 01 1066 wartete. 50 3673 und 01 202 dampften noch gemeinsam bis Olten.

Dampflok 01 202 und 01 1066 auf der Mittleren Meienreussbrücke, während der Rückfahrt nach Erstfeld – Wohlen – Lyss – Deutschland, 7. März 2015.



FOTO: JOCHEN SCHMIDT

Gemeinsam mit Schwesterlok 118 757-4 absolvierte die in Karsdorf aufgearbeitete 118 719 (Ex-DR-V180 319/-DB-228 719/-WAB 25) am 19. Februar 2015 ihre Lastprobefahrt mit einem Leerzug von Karsdorf nach Bitterfeld. Beide V 180 gehören der Erfurter Bahnservice GmbH (EBS). Während 118 757 weitestgehend im Originalzustand erhalten blieb, wurde 118 719 bereits vor Jahren bei Adtranz mit Caterpillar-Motoren ausgerüstet.

CLAUS-KÖPCKE-PREIS 2014

Der Sieger heißt: Dresdner Parkeisenbahn e. V.

Der Förderverein „Dresdner Parkeisenbahn e.V." ist der Gewinner des Claus-Köpcke-Preises 2014 und wird für seine Kinder- und Jugendarbeit ausgezeichnet. Dank des Engagements des Fördervereins ist nicht nur die gemeinsame Betriebsführung der Dresdner Parkeisenbahn mit dem Betrieb „Staatliche Schlösser, Burgen und Gärten gGmbH" möglich, auch mehr als 170 Kinder und Jugendliche werden jedes Jahr an eisenbahnbetriebliche Tätigkeiten herangeführt. Der Förderverein leistet damit einen wichtigen Beitrag zum Betrieb der Parkeisenbahn. Gleichzeitig übernimmt er die wichtige Aufgabe, technisches Know-how an nachfolgende Generationen weiterzugeben, und unterstützt bei der beruflichen Orientierung. Dies sei nicht hoch genug einzuschätzen, so der Vorsitzende des Vorstands der Stiftung Sächsische Schmalspurbahnen, Dr. Andreas Winkler: „In den nächsten Jahren brauchen zahlreiche Schmalspurbahnen, ob in Vereinsregie oder unternehmerisch betrieben, Nachwuchskräfte beim Betrieb der Bahnen sowie dem Erhalt von Fahrzeugen und Anlagen." Bereits seit 65 Jahren ist die Parkeisenbahn aktiv und hat verschiedene Umwälzungen bewältigt. Heute steht der ehrenamtlich tätige Förderverein „Dresdner Parkeisenbahn e.V." in Verantwortung für die Nachwuchsarbeit. Auch innerhalb der touristischen Angebotspalette Dresdens nimmt die Parkeisenbahn mit mehr als 220 000 jährlichen Fahrgästen eine bedeutende Stellung ein.



FOTO: STIFTUNG-SSB

Seit mehr als 60 Jahren fährt die Parkeisenbahn auf einer 5,6 Kilometer langen Strecke durch den sogenannten Großen Garten in Dresden.

ALTER WEIN IN NEUEN SCHLÄUCHEN



Stefan Alkofer

Liebe Leser, ab der kommenden Ausgabe streichen wir im MODELLEISENBAHNER unsere beliebte Rubrik „Test". In ein paar Jahren führen wir sie wieder ein und behaupten, das Rad neu erfunden zu haben. Mit Recht dächten Sie, die haben das Rad gewiss nicht neu erfunden aber sicherlich eines ab.

Ein vergleichbares Verhalten zeigt jedoch aktuell die DB AG. Erst schleifte sie ihr Fernverkehrsnetz unterhalb des ICE bis an die Schmerzgrenze, indem sie den Interregio beerdigte, das IC-Netz ausdünnte und der Schiene gar mit eigenen Fernbussen Konkurrenz machte. Nun folgt die Rolle rückwärts und wird als Innovation verkauft. Neue Züge sollen beschafft werden und möglichst jede Stadt mit mehr als 100 000 Einwohnern soll einen Fernverkehrsanschluss erhalten. Fahrgäste etwa aus Trier, das erst zum vergangenen Fahrplanwechsel seinen IC-Anschluss verlor, können nun wieder darauf hoffen, in einem Intercity die Aussicht auf die Mosel zu genießen.

In der Konzernzentrale feiert man sich dafür, dass ein ehemaliger Zustand rekonstruiert werden soll. Es wäre aufrichtiger gewesen, Bahnchef Grube hätte vor der Öffentlichkeit verlautbart: „Wir haben uns geirrt. Die Fernverkehrspolitik der vergangenen Jahre war ein Fehler. Wir wollen diesen beheben."

Meinen Respekt hätte er.

Fehlt nur noch, dass die DB AG in den kommenden Monaten die Anschaffung neuer Schlafwagen verkündet, um das Nachtzugsystem zu reanimieren. Eine schöne Vorstellung, aber so viele Sternschnuppen kann es gar nicht regnen, dass dieser Wunsch in Erfüllung ginge.

FOTO: CHRISTIAN SPILLER



MUSEUMS-DAMPF

Altbau-01 066 wieder in Betrieb

Mit ordentlicher Dampffahne legt sich 01 066 am 21. Februar mit dem Sonderzug bei Aitrang an der Wallfahrtskapelle St. Alban in die Kurve.

☐ Die Arbeiten zur neuerlichen Untersuchung der 01 066 des Bayerischen Eisenbahnmuseums (BEM) gestalteten sich schwierig. So musste aufgrund starker Abzehrungen etwa der Langkesselboden in weiten Teilen erneuert werden. Ebenso erfolgten der Austausch des Rohrsatzes und des Reglerrohres sowie die Instandsetzung einiger Bodenanker im Heimat-Bw. Der Austausch der jeweils gut zwei Quadratmeter und 20 Millimeter starken Kesselbleche geschah in Kooperation mit der Firma Metallbau Metzger aus Bruchsal. Nach der Abnahme der Lokomotive fand eine Lastprobefahrt auf der Strecke von Nördlingen nach Gunzenhausen statt. Die legendäre Schnellzuglokomotiv-Baureihe 01 begeht in diesem Jahr ihren 90. Geburtstag, welchen auch das BEM im Rahmen der Eisenbahn-Erlebnistage feiern wird. Das Wochenende 16. und 17. Mai 2015 steht ganz unter dem Motto „90 Jahre Baureihe 01" und wird im Nördlinger Eisenbahnmuseum mit den vereinseigenen Lokomotiven 01 024, 01 066 und 01 180 begangen. Außerdem wird 01 066 zusammen mit 01 180 am 14. Mai 2015 einen Sonderzug von Nördlingen über Gunzenhausen und Nürnberg nach Neuenmarkt-Wirsberg und über die Schiefe Ebene nach Marktschorgast bespannen.

FOTO: STEFAN KLEIN



648 110 wirbt seit kurzem auf den Bahnstrecken im Sauerland für diese Region als Wintersportgebiet. Der frisch beklebte Triebwagen von DB-Regio konnte am 28. Februar 2015 bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Schwerte fotografiert werden.

ZWISCHENHALT

Die luxemburgische Staatsbahn CFL plant die Anschaffung von elf zusätzlichen KISS-Triebzügen. Fünf davon sind für Leistungen von Luxemburg über die zu reaktivierende Trierer Weststrecke vorgesehen.

Der neue Eigentümer des Quedlinburger Bahnhofs will den gesamten Gebäudekomplex sanieren und neue Gewerbetreibende auf dem Gelände ansiedeln. Auch Toiletten und Parkplätze sind geplant.

Keolis hat bei der Vergabe des Elektronetzes Teutoburger Wald Beschwerde beim Oberlandesgericht Düsseldorf gegen die Entscheidung der Vergabekammer eingelegt.

Mit dem Generalabonnement und dem Halbtaxticket gab es in der Schweiz bereits eine Flatrate und einen Prepaid-Rabatt. Mit dem Swisspass kommt zum 1. August ein Angebot, welches das gesamte ÖPNV-Angebot in der Eidgenossenschaft abdeckt.

Die von Alstom an „OC Transpo" gelieferten diesel-betriebenen Regionalzüge des Typs Coradia Lint sind auf der acht Kilometer langen Trillium-Strecke der Stadtbahnlinie in Ottawa, Kanada, in Betrieb genommen worden.

Die Veolia Verkehr GmbH (vormals Connex, DEG), Deutschlands größter privater Betreiber von Bus- und Bahnverkehren, bekam einen neuen Namen. Seit 16. März 2015 heißt die Firma Transdev GmbH.


FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Die DB AG-Tochter DB Bahnbau besitzt eine neue Lok: 233 493. Am 26. Februar erhielt sie eine neue Hauptuntersuchung (HU). Möge der „Tiger" lange störungsfrei quer durch Deutschland unterwegs sein. Auf dem Bild zieht 233 493 einen recht ordentlichen Bauzug aus dem Heimatstandort Königsborn als 93449 nach Göschwitz, wo in den nächsten Wochen viel Arbeit auf die Bahnbau-Mannschaften wartet.

SACHSEN

Umleiterzüge auf der „Bankrottmeile"

Aufgrund von Bauarbeiten in Gößnitz und der damit verbundenen Streckensperrung (KBS 540) wurden am 7. und 8. März 2015 einige Güterzüge über Riesa nach Zwickau beziehungsweise Mosel umgeleitet. Die wegen ihrer zahlreichen, aufwendigen Kunstbauten auch als Bankrottmeile bezeichnete und sonst fast nur noch von Regionalzügen befahrene Strecke Riesa – Chemnitz (KBS 520) kam dadurch wieder einmal zu Güterzug-Ehren.


FOTO: SASCHA DUWE

Die altehrwürdige, noch mit DB-Cargo-Schriftzug versehene 140 368 (Baujahr 1963) brachte am 7. März 2015 den GA 52813 von Braunschweig nach Mosel und passiert dabei den vermutlich ebenso alten Bahnübergang in Döbeln-Masten.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: DANIEL SAARBOURG

☐ Direkt an der elektrifizierten Ruhr-Sieg-Strecke in Altena südlich von Hagen (Westfalen) steht seit einigen Jahren eine unscheinbare Dampflokomotive mit dem Namen Carl. Zumindest optisch wurde die Maschine in den letzten Jahren etwas aufgefrischt, so dass sie einen gepflegten Eindruck macht. Bei der Lok handelt es sich nicht, wie man vermuten könnte, um die Maschine einer Werksbahn, sondern um eine Streckendampflok der ehemaligen Kreis Altenaer Eisenbahn AG (KAE), die einst ein umfangreiches Schmalspurnetz in der Region betrieb. Wir wollen von Ihnen wissen, welche Spurweite die Lokomotive Carl hat?

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Mai 2015 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Märzheft lautete: „Altomünster". Gewonnen haben: Gerlach, Manfred, 36452 Kaltennordheim; Rißmann, Bernd, 39264 Nedlitz/Anh.; Poth, Juergen, 24211 Rastorf; Hohlfeld, Dietmar, 98701 Großbreitenbach; Schäfer, 40721 Hilden; Wunner, Max, 84478 Waldkraiburg; Boss, Edmund, 46483 Wesel; Kerch, Brigitte, 67663 Kaiserslautern; Burk, Katharina, 71717 Beilstein; Hart, Christine, 83734 Hausham; Hoffmann, Angelika, 12209 Berlin; Kneffel, Udo, 22523 Hamburg; Kohnle, Matthias, 89143 Blaubeuren; Rapp, Roland, 78628 Rottweil; Dillenburger, Dirk, 63743 Aschaffenburg; Bauer, Stefan, 81549 München; Eitel, Wolfgang, 60529 Frankfurt am Main; Glaser, Franz, 73529 Schwäbisch Gmünd; Kolberg, Anita, 19063 Schwerin; Zimmer, Harald, 86551 Aichach.

DRESDEN – GÖRLITZ – BRESLAU

Verbindung wird eingestellt

☐ Die umsteigefreie Zugverbindung von Dresden über Görlitz nach Breslau wurde per 1. März 2015 eingestellt. Am 19. Februar hatte das Marschallamt Niederschlesien Urzad Marszallkowski Wojewodztwa Dolnoslaskiego (UMWD) dem Zweckverband Verkehrsverbund Oberlausitz-Niederschlesien (ZVON) und dem Verkehrsverbund Oberelbe (VVO) mitgeteilt, dass ab 1. März 2015 der direkte Zugverkehr zwischen Dresden und Breslau ab Görlitz auf polnischer Seite beendet wird. Als Grund nennt das Marschallamt Niederschlesien eine Finanzmittelkürzung, so dass der PKP-Kooperationspartner Przewozy Regionale den Verkehr einstellt. Dieser Verkehr zwischen Dresden über Görlitz nach Breslau wurde erst vor vier Jahren wieder eingeführt. Aktuell waren täglich drei Zugpaare zwischen Dresden und Breslau unterwegs. Die sächsischen Aufgabenträger ZVON und VVO sind von der Entscheidung auf polnischer Seite enttäuscht, denn ZVON und VVO hatten erst vor einigen Wochen den Verkehr für die nächsten vier Jahre bestellt. Die Aufgabenträger auf deutscher Seite (DB Regio AG und die Vogtlandbahn GmbH) sind bemüht, in naher Zukunft eine akzeptable Lösung mit der polnischen Seite zu finden, um den umsteigefreien Zugverkehr zwischen Deutschland und Polen wieder aufnehmen zu können.



FOTO: FRANK HEILMANN

VT 642 043/543 und VT 642 034/534 auf dem Neißeviadukt mit dem RE 5792 von Breslau nach Dresden, kurz vor der Einfahrt in den Bahnhof Görlitz.



FOTO: TOBIAS RÜTHER

Auch die Osthannoversche Eisenbahn (OHE) setzt auf Vectrons von Siemens. Die OHE mietete am Jahresende 2014 zwei neue Loks der Baureihe 193 von European Locomotive Leasing (ELL). Das Bild zeigt 193 218 mit einem Kesselwagenzug in Herten-Westerholt. Die beiden OHE-Loks tragen die Bezeichnung 193 218 und 193 219 und sind mit OHE-Werbung beklebt.

HARZER SCHMALSPURBAHNEN

Fischstäbchen-Probefahrt Wernigerode – Brocken

Unter Anwesenheit des Ministers für Landesentwicklung und Verkehr des Landes Sachsen-Anhalt Thomas Webel und des Aufsichtsratsvorsitzenden und Oberbürgermeisters von Wernigerode, Peter Gaffert fand am 11. März eine Presse- und Probefahrt mit dem rekonstruierten Triebwagen 187 013 („Fischstäbchen") auf den Brocken statt (siehe auch MEB 3/2015). Minister Thomas Webel fuhr unter Aufsicht des Triebfahrzeugführers Dirk-Uwe Günther zwischen Drei-Annen-Hohne und Schierke gar selbst. Die Rekonstruktion des 187 ist sehr gut gelungen. Der neue Motor leistet nun 206 kW/280 PS (früher zweimal 107 kW/145 PS) und ist sehr leise. Das neue Voith-Getriebe ist gut abgestimmt. Die Fahrzeuge sind wie neu und sauber verarbeitet. In Kürze soll der 187 012 ebenfalls eine HU bei FWM Hennigsdorf erhalten.



Am Haltepunkt Goetheweg macht das Fischstäbchen eine kurze Rast.

FOTO: THOMAS SPLITTGERBER



FOTOS: ANDREAS DOLLINGER

Die altehrwürdige 103 in immer noch gewöhnungsbedürftigem Design hatte die Ehre der Überführung.

BAHNINDUSTRIE

Auf kleinen Füßen

☐ Am 15. März nahm 193 971 die erste Etappe der geschätzt 2200 Kilometer langen Reise nach Finnland in Angriff. Von Allach aus ging es über das Altmühltal und den Frankenwald nach Rostock, wo die Einschiffung stattfand. 103 222 von Railadventure zog die Fuhre mit einer Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, da der Vectron wegen seines finnischen 1524-Millimeter-Breitspur-Fahrwerks auf Hilfsdrehgestellen geschleppt werden musste. Schön in Railadventure-Neongelb lackiert, waren die nagelneuen „Loco-Buggies" fast ein größerer Hingucker als der Vectron selbst. Die Finnische Staatsbahn VR orderte im Dezember 2013 zunächst 80 Vectron-Loks, zu denen optional noch gute 100 weitere Exemplare dazukommen könnten. Die Loks sollen der 6,4-MW-Reihe entstammen und zusätzlich zwei Dieselmotoren bekommen. Für den Betrieb im kalten Finnland besitzen die betreffenden Exemplare ein paar Abweichungen zur gewöhnlichen Serienausführung. Die ersten zehn Maschinen sollen für Testfahrten im Jahr 2017 ausgeliefert werden, die große Serie dann ab 2018. Die nun überführte Maschine ist ein erstes Vorab-Modell, um Komponenten zu erproben. Das Drehgestell zwei der Lokomotive besitzt Messradsätze, der Dachgarten wurde mit Zwischenlagen etwas angehoben. Auf der Lok steht seitlich „vuotta suomessa 1855 – 2015", was übersetzt „160 Jahre in Finnland" bedeutet: Siemens baute vor 160 Jahren die erste Telegraphenleitung in Finnland.



Es muss nicht immer der Lkw sein. Auch Lokomotiven mit inkompatiblen Spurweiten können auf der Schiene überführt werden.



Der Durchmesser der Radsätze der Hilfsdrehgestelle erklärt anschaulich, warum die Höchstgeschwindigkeit auf 60 km/h beschränkt ist. Diese „Loco-Buggies" wären auch im Modell interessant.


FOTO: BODO SCHULZ

■ *Der „SBB-TWINDEXX-Express" nimmt Fahrt auf. Der erste Zug für die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) bewegt sich nun dank eigenem Antrieb fort, die dynamische Inbetriebsetzung kann beginnen. Am 9. März 2015 konnte man in Hennigsdorf Nord (ehemaliger S-Bahnhof) auf dem Bombardier-Testgleis einen der neuen Doppelstockzüge, SBB-IR 200 (Acht-Wagen-Zug), sehen.*

TOP UND FLOP

TOP: Neues Fernverkehrskonzept

Mit insgesamt 120 neuen Doppelstock-IC-Zügen möchte die DB AG den Fernverkehr ausbauen. Künftig sollen nahezu alle deutschen Großstädte mit mehr als 100 000 Einwohnern zweistündlich am Fernverkehrsnetz angeschlossen sein. Wenn es dazu kommen sollte, müsste man den Bahnvorstand für sein Umdenken loben. Der Zeithorizont bis zum Jahr 2030 lässt jedoch noch viele Optionen offen.

FLOP: Mehr Boni für Manager

Für die DB AG war das Geschäftsjahr 2014 nicht gut. Umsatz- und Gewinnziele wurden verfehlt. Das große Ziel, bis 2020 das Geschäft fast zu verdoppeln, musste Konzernchef Rüdiger Grube kassieren. Für Grube und die weiteren sieben Vorstände des Staatsunternehmens war es trotzdem ein ertragreiches Jahr. Sie kassierten 7,28 Millionen Euro an Erfolgsprämien, mehr als doppelt so viel wie im Vorjahr. Besonders stark stiegen dabei die kurzfristigen Boni, von 1,9 auf 5,2 Millionen Euro. Das bedeutet einen Zuwachs von 174 Prozent.

Konzept für historische Bahnpostwagen

☐ Über viele Jahre wurde im Bahnpark Augsburg eine Sammlung historischer Bahnpostwagen des Nürnberger Museums für Kommunikation verwahrt. Eine museale Präsentation war jedoch nicht möglich. Nun konnte der Bahnpark in Übereinstimmung mit der zuständigen Museumsfachstelle beim Freistaat Bayern und in Kooperation mit mehreren anderen Museen und Museumsbahnen ein Konzept anstoßen, das eine nachhaltige Zukunftsperspektive bietet: Ein Großteil der Bahnpostwagen wird an verschiedenen Standorten erstmals für die Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Einige dieser Wagen werden sogar betriebsfähig aufgearbeitet und kommen in Museumszügen zum Einsatz. Als ältestes Exponat der Sammlung ging der „Post a-b/12,5" aus dem Jahr 1926 in den Kernbestand des Bahnparks Augsburg über, wo er die Geschichte der Bahnpost veranschaulichen wird. Der vierachsige „Post 4ü-a/21,6" aus dem Jahr 1937 ging an die „3-Seen-Bahn" in Seebrugg, wo er betriebsfähig aufgearbeitet wird. Auch der „Post 4ü-c/21,6" von 1944 wird wieder zum Leben erweckt und soll künftig als Museums-Bahnpostwagen die Sonderzüge mit der Schnellzug-Dampflok 01 118 der „Historischen Eisenbahn Frankfurt e.V." begleiten. Eine Zukunft als öffentlich zugängliche Museumsexponate fanden zwei weitere Bahnpostwagen: Der „Post me-b II/24,2", ein Fahrzeug der ehemaligen DDR-Post aus dem Jahr 1978, kam zur Museumsbahn im Extertal bei Hannover. Das Nürnberger DB-Museum übernahm das modernste Fahrzeug aus der Sammlung, den „Post-mrz", der im Jahr 1976 gebaut und für 200 Stundenkilometer Höchstgeschwindigkeit zugelassen war. Er fand eine neue Heimat in der Außenstelle Koblenz-Lützel des DB-Museums. Das Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein integrierte in seinen Bestand den „Post me-b/26", Baujahr 1964, der künftig als „MOBA-Train" eine Modellbahnausstellung enthalten wird. Schließlich gelangte auch noch der Bahnpostwagen mit der Gattungsbezeichnung „mr-ap/26" aus dem Jahr 1966 zu neuen Ehren. Er wird komplett aufgearbeitet und dient in Zukunft als betriebsfähiger Servicewagen für das Eisenbahn-Verkehrsunternehmen „Lokomotion".

FOTO: BAHNPARK



Insgesamt vier Bahnpostwagen wurden am 7. März 2015 mit dem „Nord-Transport" vom Bahnpark Augsburg an ihre neuen Standorte in Darmstadt, Frankfurt, Seebrugg und Bösingfeld verteilt.

PRIVATE EISENBAHN

218 399 von ELBA erworben

☐ Die Diesellokomotive 218 399 wurde Anfang 2015 von der ELBA Logistik GmbH, Backnang, erworben. ELBA erbringt Logistik-Dienstleistungen und ist ein zugelassenes Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU) für den Güterverkehr. Die Lokomotive wurde 1970 von Krupp gebaut und als 215 112 von der DB in Dienst gestellt. Im Jahr 1973 wurde die Maschine bei einem Unfall in Horb schwer beschädigt. Durch Krauss-Maffei ist sie wieder neu aufgebaut worden. 1975 wurde sie als 218 399 von der DB erneut in den aktiven Bestand übernommen. Von 2011 bis 2014 lief die Diesellok für die DB Systemtechnik GmbH, Minden.



FOTO: BERND KELLER

Am 22. Februar 2015 war ein privater Trafozug im Maintal unterwegs. 218 399 der ELBA Logistik zog einen fast 400 Tonnen schweren Trafo (ohne Schutzwagen) von Linz/Rhein nach Nürnberg. Da viele LÜ-Sendungen nicht durch den Schwarzkopftunnel passen, musste auch diese Sondersendung den Umweg über das Maintal (Aschaffenburg – Miltenberg – Lauda – Crailsheim – Nürnberg) machen.



FOTO: MICHAEL SCHUMANN

Am 9. März 2015 warten DE 2700-06 und die D 20 (V 200) der BE in Bad Bentheim Nord auf ihre nächsten Einsätze.

BENTHEIMER EISENBAHN

DE 2700 im Einsatz

☐ Seit dem 5. März 2015 hat die Bentheimer Eisenbahn AG (BE) eine Lok des Typs DE 2700 zu Testzwecken angemietet. Die DE 2700-06 wird im Rahmen der Überlegungen zur Weiterentwicklung des Triebfahrzeugbestandes auf dem eigenen und dem DB-Streckennetz zum Einsatz kommen. Bereits seit August 2014 setzt die BE außerdem eine Vossloh-Lok vom Typ G 1206 (Ex-LTE-Netherlands b.v. 6336) leihweise ein.

■ ***285 103 ist inzwischen feste Angestellte bei HSL, ein EVU mit Hauptsitz in Hamburg. Ab Großkorbetha beliefert das Unternehmen das Tanklager in Emleben. Bei der Rückfahrt passiert die 285 Schkortleben mit dem Leerzug nach Großkorbetha.***



FOTO: HELMUT SANGMEISTER



FOTO: PHILIPP ERNST

Am 25. Februar 2015 konnte die Werbebotschafterin 101 071 mit IC 2310 in Meckelfeld bei Hamburg aufgenommen werden. Die Lok bewirbt Märklin und dessen seit 25 Jahren bestehende Händler-Initiative.



FOTO: STEFAN KLEIN

Der historische „Rheingold" von 1928/1962 wird gerne zu Sonderzug-Einsätzen herangezogen. Hier bespannt PCW 7, eine Lok der Baureihe ER 20, den um historische SBB-Schnellzugwagen ergänzten DPF 68904 am 28. Februar 2015 auf dem Weg nach Willingen bei der Durchfahrt in Bochum.

ZEITREISE

Spurlos verschwunden



FOTO: ULRICH MONTFORT

P 4662 von Wiesensteig mit 86 579 am 2. November 1962 kurz vor dem Bahnhof Mühlhausen-Gruibingen.



FOTO: KORBINIAN FLEISCHER

Heute verläuft eine Straße auf dem alten Bahndamm, so dass keine Spuren mehr an die Nebenbahn erinnern.

Als Ulrich Montfort 1962 die Nebenbahn Geislingen – Wiesensteig besuchte, war die Gesamtstrecke noch in Betrieb. Ein Dampfzug von Wiesensteig fuhr damals bis zum Bahnhof Mühlhausen-Gruibingen. 1969 wurde der Abschnitt Deggingen – Wiesensteig jedoch eingestellt, 1980 folgte das 13 Kilometer lange Reststück. Das verbliebene, vier Kilometer lange Industriegleis im Stadtgebiet von Geislingen (Steige) wurde schließlich 2012 ebenfalls zerstört. Heute wird die Trasse größtenteils als Radweg genutzt. In Hintergrund wird bald das Filstal-Viadukt der Neubaustrecke Stuttgart – Ulm in die Höhe wachsen. Weitere Fotos dieser Strecke und über 100 weitere Zeitreisen umfasst das neue Buch „Schienenwege Württemberg", das bei der Verlagsgruppe Bahn ab sofort erhältlich ist.

Lokführer in Ost und West

Das schaffte nicht jeder: Ausreise aus der DDR und sofortiger Dienstbeginn in der BRD. Der Lokführer Siegmar Schemmel ist noch heute Eisenbahner.

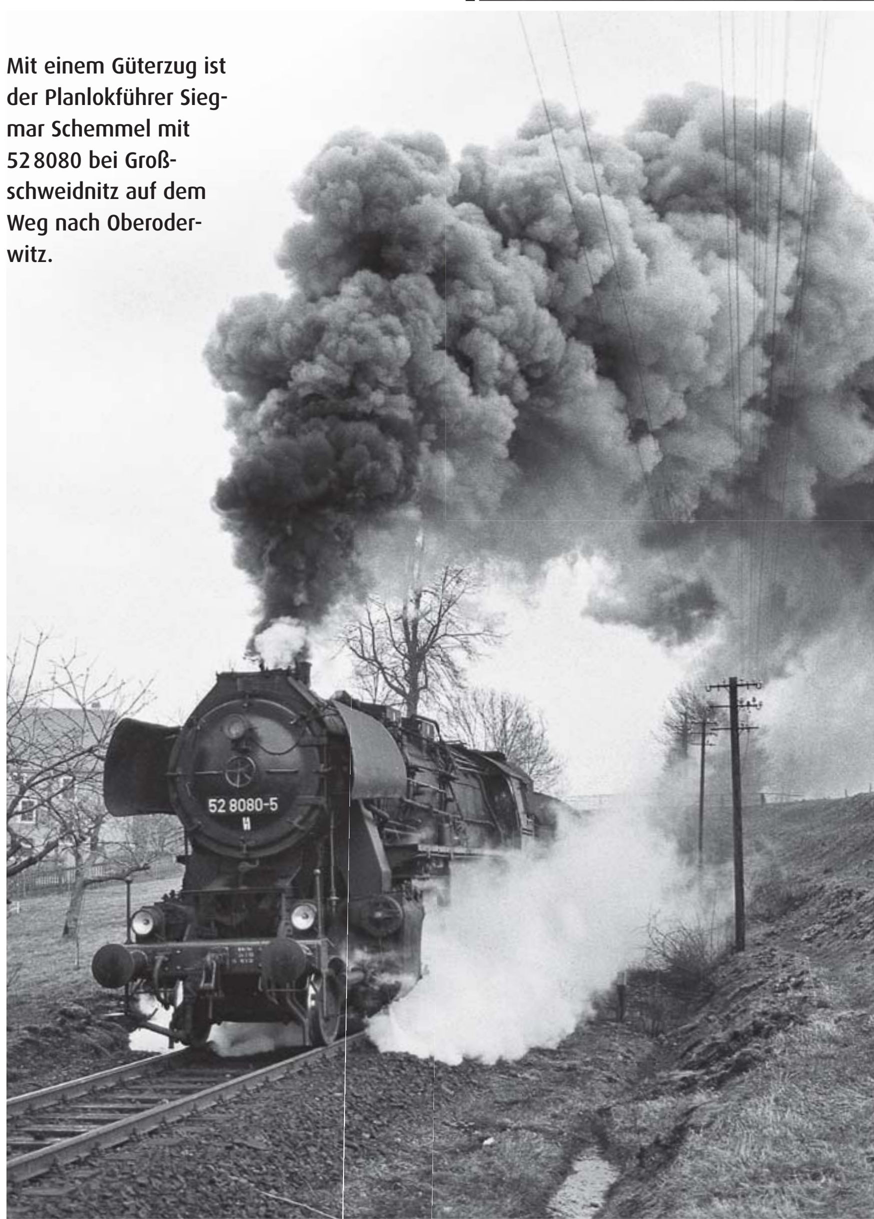
Meister auf den Zwirnrollen

FOTOS: BURKHARD WOLLNY

Sich selbst nennt der Lokführer Siegmar Schemmel ein Sonnenkind – geboren und aufgewachsen im Osten, die zweite Hälfte seines Lebens im Westen zuhause, dem Lauf der Sonne folgend.

Eine ungewöhnliche Wendung nahm sein Leben Ende der 1980er-Jahre bei der Ausreise aus der DDR. Dank seiner westdeutschen Freunde wartete für den „Meister der Zwirnrollen", wie die Lokführer der kräftigen Güterzugdampfloks mit verhältnismäßig kleinen Rädern oft genannt wurden, bei der Albtal-Verkehrsgesellschaft in Ettlingen ein neues Arbeitsverhältnis. Das machte die Umstände der Ausreise gleich viel erträglicher. Auf Dampf musste er im Westen auch nicht verzichten, denn bei der Sektion Albtalbahn der Ulmer Eisenbahnfreunde (UEF) konnte er jahrelang als Lokführer fahren.

Dass der wichtigste Mann an diesem Märzabend bereits vor Ort war, erkannte man sofort am Nummernschild seines Autos mit den Ziffern 8080. Insider wissen natürlich sofort, welche Lok damit gemeint ist. Nach dem Übersteigen allerlei Ersatzteile auf der Laderampe stand ich vor Siggi. Aber nicht vor dem Lokführer Siegmar Schemmel, sondern vor dem nach ihm benannten UEF-Wohn- und Werkstattwagen, unserem speziellen Treffpunkt an diesem Abend. Doch auch der echte Siggi war nicht weit. Zum Treffen im UEF-



Mit einem Güterzug ist der Planlokführer Siegmar Schemmel mit 52 8080 bei Großschweidnitz auf dem Weg nach Oberoderwitz.

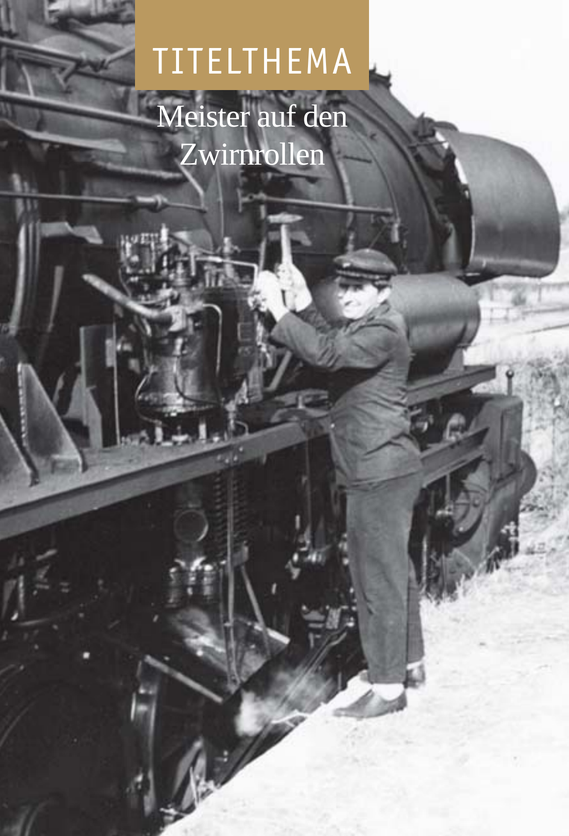

Bei Siegmar Schemmel konnten die westdeutschen Eisenbahnfreunde noch in den 1980er-Jahren Dampflokatmosphäre im Führerstand miterleben.

Zugbegleitwagen kamen auch Hans-Peter Fantoli und Wolfgang Reber, die beide seit vielen Jahren gemeinsam in Ettlingen bei den Ulmer Eisenbahnfreunden tätig sind.

Siegmar Schemmel wurde in Glausche (heute Glusyna) in Schlesien geboren. Sein Vater war Brückenwärter im Krieg und für die Sicherheit einer Eisenbahnbrücke verantwortlich. Mit dem Ende des Zweiten Weltkriegs wurde Schlesien polnisch. Am 19. Januar 1945 flüchtete er mit seiner Mutter in Richtung Bayern. Weil kein Fahrzeug vorhanden war, erfolgte die Flucht zu Fuß. Und weil der einjährige Siegmar krank wurde, kam man nur über die Neißebrücke bis hinter Görlitz. Zunächst wuchs Siegmar Schemmel in Sebnitz und ab 1947 in Löbau auf, wo er auch zur Schule ging. Nach der Schule begann er eine Schlosserlehre im Reichsbahnausbesserungswerk Schlauroth, das damals „Reichsbahnausbesserungswerk Deutsch-Sowjetische Freundschaft Görlitz" hieß.

Während Siegmar Schemmel einen ganzen Wäschekorb mit alten Unterlagen bereitstellt, erzählt er: „Ich wollte schon immer zur Eisenbahn, natürlich als Lokführer. Meine weiteren Stationen waren daher die Ausbildung zum Heizer, die ich 1961 abschloss. Bereits drei Jahre später bestand ich, nach dem Besuch der Lokfahrschule Weißenfels, die Prüfungen als Lokführer. 1967 kam ich wieder nach Löbau zurück. In meiner Heimat heiratete ich meine Frau Bruni und wir bekamen drei Kinder."

Der Dienst bei der Reichsbahn führte ihn bald als RAW-Fahrer für die Bahnbetriebswerke Bautzen und Löbau regelmäßig ins rund 400 Kilometer entfernte Meiningen. Durch die zahlreichen Fahrten ins Ausbesserungswerk entstand eine enge Freundschaft zum damaligen Meininger Abnahmeinspektor Werner Reichert. So verzögerte sich die Abholung der Maschinen gerne durch „warme Lager" oder ähnliche Vorfälle. Lokführer Schemmel nutzte die Fahrten auch zum Warenaustausch. In der DDR waren selten die richtigen Produkte ausreichend vor Ort. So gab es in der Oberlausitz einen Überbestand an Fernsehgeräten, während in Thüringen rund um Meiningen keine verfügbar waren. „Die Meininger Kollegen mussten beim Ausladen des Tenders der 8080 äußerst vorsichtig zu Werke gehen, waren doch dort manchmal neben Lokomotivkohle VEB-Fernsehgeräte eingelagert", erzählt er, während er das Essen für seine Gäste vorbereitet. Wolfgang Reber ergänzt: „Sondertransportaufträge auf dem Heimweg sorg-



FOTOS (KLEIN): ARCHIV SIEGMAR SCHEMMEL

Die gründliche Pflege seiner Planlok 52 8080 war ihm stets wichtig, die Lok stach mit ihren roten Rädern auch aus der Masse hervor.

ten bei ihm immer für Abwechslung und Freude am Beruf. Das ist heute bei der Bahn nicht mehr möglich."

Die guten Kontakte nach Meiningen wurden auch genutzt, um seiner Planlok 52 8080 ein vernünftiges Aussehen zu geben. In der Regel verließen die Dampfloks das RAW mit einem braunrotem Fahrwerk. Für seine Maschine organisierte Schemmel jedoch rote Farbe, wodurch sich seine Lok von der Masse abhob. Er finanzierte die Farbe aus seinem privaten Budget. „Zehn Dosen aus der Einsatzstelle Löbau

16 Dosen rote Farbe für das Fahrwerk

des Bw Bautzen und sechs Dosen aus privatem Bestand habe ich im Februar 1986 nach Meiningen geschickt", erinnert er sich.

„Zwar hatte die Schemmel-Lok nicht, wie damals von DR-Lokführern praktiziert, Trabbi-Chromringe um die Lampen, gerahmte Lokschilder, Windrädchen auf der Rauchkammer oder überzogene Fensterbänke. Aber sie war die einzige Bautzener Lok, die geputzt wurde und bei der die roten Räder zu sehen waren.

„Bei aller Pflege seiner Lok, war auch Siegmar nicht frei von einem Streben nach Luxus: Im Winter hatte seine 8080 eine selbst konstruierte Fußbodenheizung", ergänzt Wolfgang Reber noch die knappen Erläuterungen des Lokführers Siegmar Schemmel.

Leider konnte ein weiterer Bekannter aus Löbauer Zeiten, Burkhard Wollny, nicht zum Treffen nach Ettlingen West kommen. Von ihm stammen die Aufnahmen, die in den 1980er-Jahren in und um Löbau entstanden. Wollny erzählt: „Löbau wurde erst in den 1980er-Jahren ein bevorzugtes Reiseziel von mir. Dort verkehrten noch zuverlässig die Dampfloks der Baureihen 52 und 52.80. Für die Dampfzugverfolgungen rund um Bautzen, Görlitz und Zittau war Löbau für uns zentral gelegen. Eine Brücke über das Bahnhofsgelände bot beste Übersicht auf das Betriebsgeschehen. Damals fuhren auch noch Personenzüge mit den 52." Das Lokpersonal vom Bw Löbau, besonders Siegmar Schemmel, freute sich stets über den Besuch von Eisenbahnfreunden. „Überaus gastfreundlich führte er uns über die Eisenbahnanlagen und ins Hinterland. Unbehelligt von gewissen Organen konnte man Tag und Nacht Fotos machen. Das führte in Folge zu zahlreichen Reisen in die reizvolle und abwechslungsreiche Gegend. Unvergesslich die Abende bei interessanten Likören, die einen dann sozusagen schachmatt stellten. Aber am

52 8080 beschleunigt den Personenzug aus Löbau bei der Ausfahrt in Richtung Dresden. Bemerkenswert ist die Zuglänge. Heute werden die RE-Züge aus maximal zwei Desiro-Triebwagen gebildet.

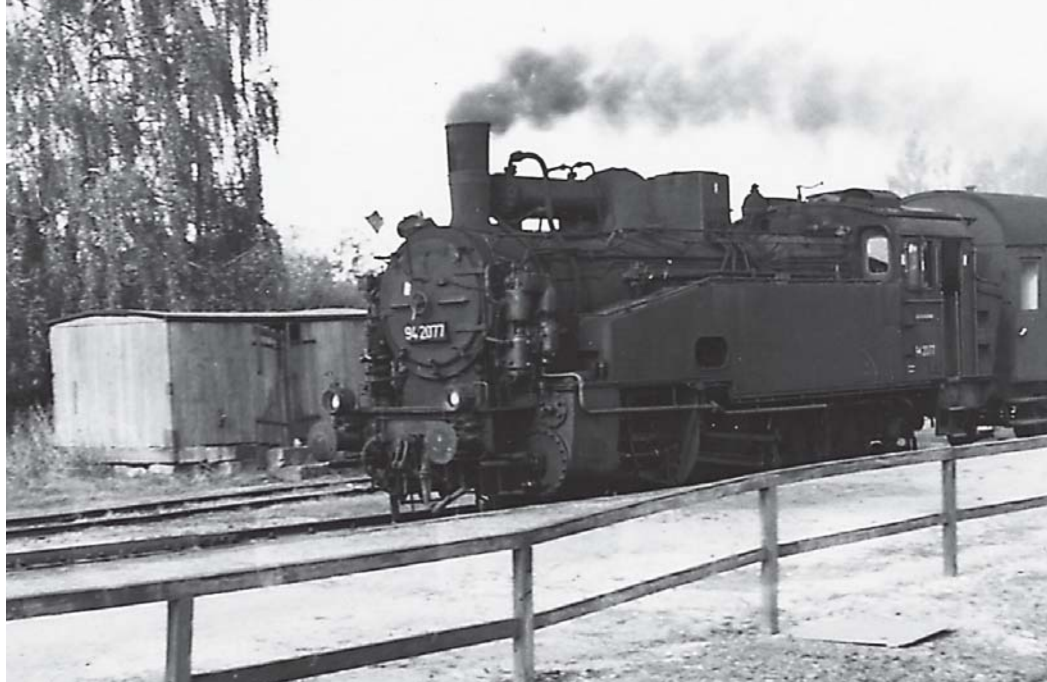
FOTO: BURKHARD WOLLNY

anderen Morgen ging die Jagd nach Dampf wieder von neuem los", so Wollny.

Bereits im April 1984 stellte Siegmar Schemmel seinen Ausreiseantrag aus der DDR. Fortan war vorläufig Schluss mit den

1984 stellte er einen Ausreiseantrag

RAW-Fahrten, doch den entstandenen Freundschaften tat dies keinen Abbruch. Seine Fotofreunde aus dem nichtsozialistischen Ausland, hauptsächlich Burkhard Wollny, Andreas Knipping, Wolfgang Reber sowie Wolfgang Kisslich gaben sich in



Zu Beginn seiner Karriere kam Siegmar Schemmel auch in Kontakt mit den sächsischen XI HT (94.19-21), die er 1966 in Weißenberg (Sachsen) auch selbst fotografierte.

Löbau die Klinke in die Hand. Das sollte noch Folgen haben, im positiven Sinne. Dem Ausreiseantrag wurde jedoch lange Zeit nicht stattgegeben.

Er leistete viele Überstunden, um sich finanziell über Wasser zu halten. Die Freude am Dampfbetrieb verlor Siegmar

Niederschrift

über die vom Lokf. Schemmel, Siegmar beim Bw. Bautzen ..
ausgeführte Untersuchung an Lokomotive Nr. . 52-3477 . . .

Ordn. Nr.	Bezeichnung des aufzufindenden Fehlers	Zeit des Auffindens
1.	Sicherungsschraube vom Hauptkuppellager lose	8^{02}
2.	Splint vom R1. Bremshängeeisen fehlt	8^{03}
3.	Ölsperre vom Schieber, Prüfschraube fehlt	8^{05}
4.	Schiebersicherung R lose	8^{07}
5.	Schwingenlager lose	8^{08}
6.	Hängelaglager L, Sicherungsschraube fehlt	8^{11}
7.	Splint vom Bremshängeeisen R2 fehlt	8^{13}
8.	Tenderbremse ausgeschalten	8^{15}
9.	Splint vom Zughakenbolzen hinten fehlt	8^{18}
10.	Splint von der Gegenkurbel des Ölpumpenantrieb fehlt	8^{20}

Beginn der Untersuchung. . 8^{00} . . .
Zeit der Fertigmeldung . . 8^{25} . . .
Zu dieser Zeit noch nicht aufgefundene Fehler: Ord.Nr. . . . / . . . .

Ende der Untersuchung . 8^{30} . .
Verfügbare Zeit. . 30 . . .Min.
Gebraucht Zeit . . 25 . . .Min.

Beurteilung der Untersuchung:

Bautzen, am 1.6.64

Die Lokuntersuchung wurde gut durchgeführt.

Instr. f. Fu.T /Tech.

Während der Ausbildung zum Lokführer musste Siegmar Schemmel mehrere Prüfungen ablegen, wie dieses Zeugnis von 1964 belegt: Alle Fehler wurden schnell gefunden.



Die westdeutschen Fotografen wurden vom Löbauer Bahnpersonal herzlich aufgenommen, so dass sich teils lang andauernde Freundschaften entwickelten.

FOTOS (2): BURKHARD WOLLNY

Schemmel aber nie. „Am 4. April 1986 rüstete ich die 80 im Bw Löbau für uns wieder mit ihren alten Nummernschildern aus und fuhr so mit ihr im Planbetrieb. Sanktionen der Behörden fürchtete ich nicht. Sollten sie mich und meine Familie doch rausschmeißen", so Schemmel.

Im Juli 1986 war Familie Reber wieder einmal zu Gast in Löbau. Zwei Jahre lief bereits der Ausreiseantrag, zwei Jahre Denunziation, Bespitzelung und Stasi-Verhöre hinterließen auch bei Siegmar Schemmel

ihre Spuren. Dazu kam die Sorge, in ein anderes Deutschland zu gelangen, ohne ein Stück Hausrat zu besitzen. „Unser alter Wohnwagen wurde reichlich zur heimlichen Abfuhr des Hausrates gen Westen benutzt. Aber auch zahlreiche Ersatzteile für die Lokomotiven der Ulmer Eisenbahnfreunde, wie die Lampen für 58 311 und 75 1118, kamen so über die Grenze in den Westen", ergänzt Wolfgang Reber in der Runde. „Ein Akt, der sich Jahre später in den Stasi-Akten der Familien Schemmel und Reber wiederfand. Heute nicht zu begreifen, dass uns damals nicht mehr passierte", wundert sich Wolfgang Reber noch immer.

„1987 machten wir einen Ausflug zu den Harzer Schmalspurbahnen. Wir machten den Fehler, mit Siegmar zwischen den Bahnhöfen Eisfelder Talmühle und Drei-Annen-Hohne mit dem Harzquerzug zu fahren. Dieser fuhr im Abschnitt zwischen den Orten Elend und Sorge direkt am antifaschistischen Schutzwall entlang. Damals war das die einzige Möglichkeit für einen Bürger der DDR, die massiven und bedrohlichen Grenzanlagen zu Westdeutschland zu sehen". Erstmals wurde Siegmar Schemmel mit Todesstreifen, Stromzäunen, Grenztruppen und deren bellenden Greifhunden konfrontiert. „Er war total fertig und sprach stundenlang kein einziges Wort mehr. Wir waren in großer Sorge um ihn. Er war nicht mehr wiederzuerkennen", berichtet Wolfgang Reber weiter.

Abschied von der Planlok 52 8080-5

Ein paar Tage darauf war Siegmar Schemmel wieder der Alte. Am 18. Oktober 1987 stand der Abschied auf seiner Planlok an. „Wir Wessis wussten, dass dies der letzte Tag ist, an welchem wir Siggi und seine 80 planmäßig erleben durften und hatten am Abend zuvor gehörig die anstehende letzte Fahrt gefeiert", so Reber.

„Wolfgang beklagte sich bei mir, dass es in unserem Staat nicht mal Kreide gäbe, um die 52 8080 für diesen Einsatz zu schmücken. Als es dann in Neugersdorf endgültig Abschied nehmen hieß, holte ich eine Handvoll Kreidestummel aus dem Hosensack und gab sie Wolfgang", so Schemmel. Die Lokomotive konnte also doch beschriftet werden.

Im September 1988 bekam die Familie endlich ihre beantragten Papiere und wartete von da an auf ihre Ausreise. Siegmar Schemmel hatte den verbliebenen Hausrat Stück um Stück verkauft und saß auf gepackten Taschen. Am 7. Dezember 1988 wurde die Familie für staatenlos erklärt und musste die DDR innerhalb von 24 Stunden auf einer vorgeschriebenen Route verlassen. „Das bedeutete aber auch den Abschied von unserer ältesten Tochter, die in Löbau bleiben wollte. Wir ließen sie schweren Herzens zurück, weil sie bereits volljährig war und in Löbau in einer Beziehung lebte", erzählt Siegmar Schemmel.

Die Ausreise erfolgte mit dem Zug über den Grenzübergang Gutenfürst/Hof. Dass die Eisenbahner-Beziehungen auch über den Eisernen Vorhang hinweg gut funktionierten, zeigt die Tatsache, dass der Vater von Wolfgang Reber, der damals im AW Bad Cannstatt tätig war, die Fahrtroute von Löbau nach Hof exakt ermitteln konnte. Und so standen die Familien Reber und Knipping in der Nacht zum 8. Dezember zur Überraschung der Schemmels in Hof auf dem Bahnsteig und empfingen sie gebührend mit Sekt und Wunderkerzen. Die Freunde sorgten auch dafür, dass der Aufenthalt im Übergangswohnheim in Rastatt



Für seine fotoreifen Ein- und Ausfahrten war Siegmar Schemmel in Löbau bekannt. In Obercunnersdorf fährt er am 1. April 1986 mit seiner 52 8080-5 ein.



FOTO: SAMMLUNG SIEGMAR SCHEMMEL

Am 18. Oktober 1987 hieß es für Siegmar Schemmel Abschied nehmen von seiner Planlok 52 8080-5, die von Wolfgang Reber und Michael Lemke beschriftet wurde.

kurz geriet und der Familienvater bereits am 1. Januar 1989, ohne die Hilfe des Arbeitsamts, eine Stelle als Lokführer bei der Albtal-Verkehrs-Gesellschaft mbH (AVG) antreten konnte. „Der damalige Werkstattleiter Hermann Schlotzhauer hatte den Arbeitsvertrag schon lange vor unserer Ausreise vorbereitet und sich regelmäßig nach dem Stand der Dinge erkundigt", so Sigmar Schemmel.

Am neuen Arbeitsplatz in Ettlingen hatten auch die Ulmer Eisenbahnfreunde ihre Loks untergebracht, und Schemmels Liebe zum Dampf führte schnell zu einer für beide Seiten erfreulichen Zusammenarbeit. Die unerwartete Grenzöffnung im November 1989 und das anschließende Zusammentreffen mit seiner Tochter, die in Löbau geblieben war, waren die Krönung des Jahres.

Die unerwartete Grenzöffnung

Eine anstehende Hauptuntersuchung an 58 311 in Meiningen verschaffte Schemmel die Gelegenheit, erneut als RAW-Fahrer tätig zu werden. Für die Ulmer Eisenbahnfreunde brachte er die Maschine aus dem Westen nach Meiningen. „Exakt vier Jahre nach meiner letzten RAW-Fahrt aus Löbau kam ich wieder ins Ausbesserungswerk", berichtet er, noch immer berührt von der damals turbulenten Zeit. Fortan begleitete er nach Möglichkeit Transporte oder Fahrten der Eisenbahnfreunde dort-



hin, um seinen Freund Werner Reichert zu besuchen. Gastspiele führten ihn zurück in seine alte Heimat, und Freundschaften mit Kollegen aus Arnstadt, Chemnitz, Aue, Schwarzenberg entstanden und werden noch heute gepflegt. Als er Anfang der 1990er-Jahre hörte, dass seine einstige Planlok 52 8080 mit anderen schrottreifen Lokomotiven abgefahren wurde, sammelte er Geld, um die Lok auszulösen und im Maschinenhaus Löbau zu erhalten. Ursprünglich hätte die Maschine zur Lok-



FOTO: SAMMLUNG SIEGMAR SCHEMMEL

Im Bahnbetriebswerk Fützen (Sauschwänzlebahn Blumberg – Weizen) telefoniert Siegmar Schemmel mit seiner Frau in einem Ambiente, wie es sich für einen Lokführer gehört.



Bei den Ulmer Eisenbahnfreunden wurde 58 311 die Stammlok von Siegmar Schemmel, hier im Albtal im Einsatz.

FOTO: DANIEL SAARBOURG

sammlung nach Tuttlingen gehen sollen. Dieses Schicksal blieb der gepflegten Lok erspart. Eine Gruppe von etwa 20 UEF-Mitgliedern konnte die Lok käuflich erwerben. Die Lok wurde mit weiteren Spendengeldern an die Ostsächsischen Eisenbahnfreunde in Löbau übergeben. 2002 ging 52 8080 wieder in Betrieb. Nach Ablauf ihrer Hauptuntersuchungsfrist ist sie seit März 2013 abgestellt. Zuvor gab es aber im Rahmen der Dreharbeiten zum Film „Die Bücherdiebin" noch ein Zusammentreffen von Siegmar Schemmel und seiner ehemaligen Planlok in Löbau.

Heute fährt der pensionierte Lokführer nicht mehr selbst. Trotzdem begleitet er die Kollegen auf den Reisen und betreut sie im Übernachtungswagen. Für Rat und Tat steht er gerne zur Verfügung, was ihm hoch angerechnet wird. □ *K. Fleischer*



FOTO: HANS-PETER FANTOLI

Auf 58 311 im Albtal (Bild links) oder bei Sonderfahrten im süddeutschen Raum sind die UEF-Kollegen sehr gerne mit Siegmar Schemmel unterwegs.

Licht und Schatten



Auch die Widerlager, welche die Bahnsteighalle tragen, fügen sich elegant in die Architektur ein.

Wer einmal mit ICE oder Thalys auf dem Weg von Deutschland nach Brüssel oder Paris ist, sollte knapp eine halbe Stunde nach dem letzten deutschen Halt in Aachen das Smartphone, Tablet oder die Zeitung beiseitelegen und einen Blick aus dem Zugfenster riskieren oder am besten gleich einen kleinen Zwischenstopp einplanen.

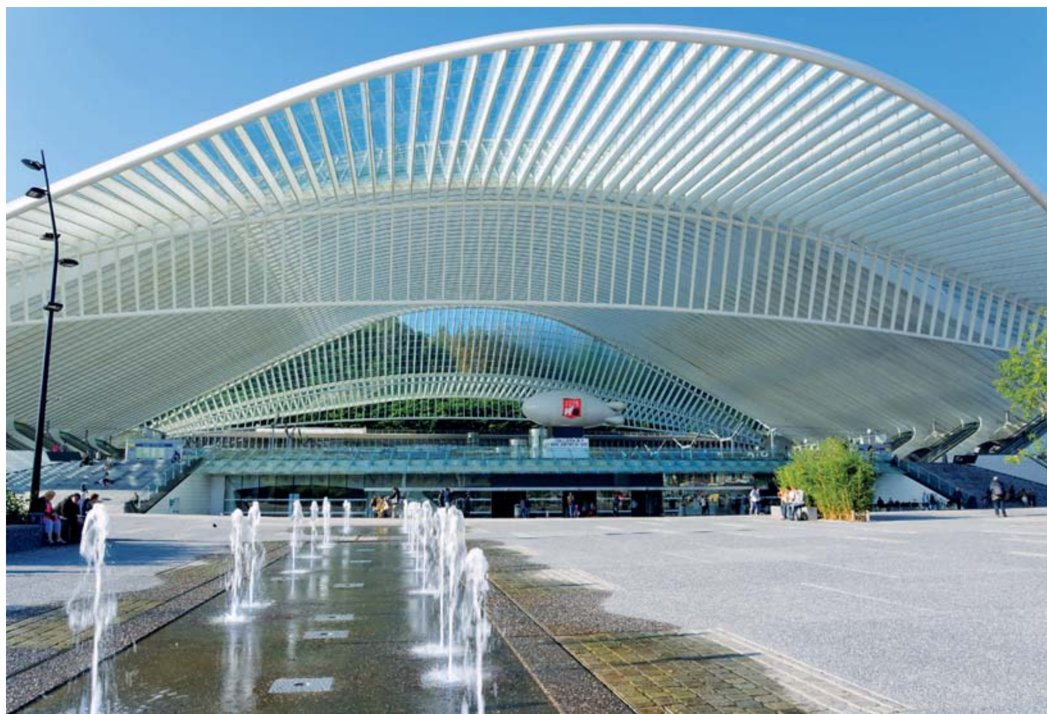
Denn das, was man dort sieht, ist eine wahre Sehenswürdigkeit: Lüttichs (französisch: Liège, niederländisch: Luik) neuer Hauptbahnhof Guillemins, welcher am 18. September 2009 im Beisein des belgischen Königs Albert II. mit einer spektaku-

Der neue Bahnhof im belgischen Lüttich ist eine Meisterleistung von Santiago Calatrava. Der spanische Stararchitekt errichtete ein von Licht durchströmtes Gebäude.

Am 3. Oktober 2014 musste 1856 mit IC 2438 von Eupen nach Oostende die Überholung des verspäteten ICE 14 von Frankfurt nach Brüssel abwarten.

lären Show der Artisten des Cirque du Soleil und natürlich dem obligatorischen Feuerwerk eröffnet wurde.

An einem sonnigen Tag erlebt der Reisende an Lüttichs neuem Schienen-Entrée ein aufregendes Spiel von Licht und Schatten. Er erfährt die ungeahnte scheinbare Leichtigkeit so massiver Baustoffe wie Beton und Stahl. Alles scheint zu fließen und mit großer Eleganz spannt sich ein beinahe transparentes, schützendes Dach in luftiger Höhe über diejenigen, die auf Abfahrt oder Anschluss warten. Die schattenwerfenden Gebäudeteile erzeugen spannende, geometrische Muster auf Böden und Wänden und hüllen die Besucher in einen virtuellen,



Ohne klassisches Bahnhofsgebäude zeigt sich der Haupteingang auf der Nordseite. Auch der Vorplatz erhielt eine attraktive Gestaltung mit Wasserspielen.

schützenden Kokon. Ein Ort, der dem Wartenden den Aufenthalt erleichtert und einen Besuch lohnt, auch ohne Reiseabsicht.

Mit dem Bau der neuen Schnellfahrstrecken Richtung Deutschland galt der alte Bahnhof in Lüttichs Stadtteil Guillemins als nicht mehr zeitgemäß. Schmale, zu stark gekrümmte Bahnsteige sowie ein heruntergekommener Bahnhofsbereich in der über Jahrzehnte von der Montanindustrie geprägten Stadt an der Maas erforderten eine Veränderung. Ferner waren die Platzverhältnisse für die zu erwartenden, starken Passagierströme zu begrenzt, und es mangelte nicht zuletzt am Komfort.

Da sich der Ausbau des alten Bahnhofs nicht mehr lohnte, wurden sein Abriss und Neubau direkt westlich der alten Bahnsteige beschlossen. Nach einem internationalen Wettbewerb erhielt der spanische Stararchitekt Santiago Calatrava mit seinem Entwurf den Zuschlag.

Ein Glücksfall für Lüttich: Santiago Calatrava

Calatrava hatte schon andere Bahnhöfe gestaltet: Er entwarf den Bahnhof Stadelhofen in Zürich, das Empfangsgebäude von Luzern, den Bahnhof Lyon Saint Exupéry TGV und in Lissabon den Gare do Orien-



Noch einmal die Nordseite mit Blick Richtung Osten, wo neue und alte Architektur durchaus harmonieren.



FOTO: MARTIN WELZEL



Bahnhof Lüttich einst und jetzt: Am 7. September 1977 warten 2317 und der Triebzug AM 54 523 im 1958 entstandenen alten Bahnhof. Heute dominiert in Belgien die moderne Bahn. Dennoch kommt es zu interessanten Begegnungen: die Baureihe AM 62-79 und der Thalys.

te. In New York konzipierte er die U-Bahn-Station unter dem neuen World-Trade-Center. Erst vor kurzem wurde der Calatrava-Bahnhof von Reggio nell'Emilia an der italienischen Schnellfahrstrecke von Mailand nach Bologna eingeweiht, und nun soll der Spanier das neue Empfangsgebäude im belgischen Mons gestalten. Der Meister der Architektur scheint eine Vorliebe für Bahnhöfe zu hegen, und alle diese Bauten, wie auch die meisten anderen Entwürfe Calatravas, zeigen eine markante Formensprache, ein unverwechselbares Design. Es sind meist lichte Konstruktionen aus Beton, Stahl und Glas.

Die Planungen für den neuen Lütticher Bahnhof begannen 1996. Es wurden insgesamt 312 Millionen Euro investiert und unter anderem 10 000 Tonnen Stahl zur Errichtung des 200 Meter langen, auf- und abschwingenden, an eine Schanze erinnernden, bogenförmigen Bahnhofsdaches verbaut. Die Stahlprofile für die Bahnsteighalle und die sich anschließende östliche Überdachung kamen aus Deutschland von Vallourec, dem ehemaligen Mannesmann-Werk in Düsseldorf-Rath. Lüttich-Guillemins besitzt kein klassisches Empfangsgebäude. Die große, imposante Bahnsteighalle erhebt sich bis 40 Meter über die Schienen-Oberkante. Beim Entwurf ließ sich der Architekt angeblich von einer sich räkelnden Frau inspirieren.

Man betritt das außergewöhnliche Ensemble über Stufen oder Rolltreppen und gelangt unmittelbar zu Gleis eins – oder der Reisende nutzt den Bahnsteigtunnel, wo sich die Fahrkartenausgabe, Touristen-Info und einige Geschäfte befinden. Nördlich der fünf Bahnsteige mit insgesamt acht Gleisen befindet sich eine Zufahrt mit Autobahnanschluss und Parkhaus. Westlich und östlich des Tunnels am auslaufenden Ende der Halle kann man die Bahnsteige über zwei Brücken wechseln. Von dort ist auch die nördliche Bahnhofszufahrt erreichbar.

Die Bauarbeiten begannen um die Jahrtausendwende und sollten geplant nur bis 2006 dauern. Aber wie bei den meisten großen Neubauprojekten verzögerte sich die Fertigstellung. Die Bauarbeiten fanden unter laufendem Bahnbetrieb statt.



Nicht nur Eisenbahnfans sind im neuen Bahnhof fotografierend unterwegs.



Glasbausteine, im Perron versenkt, und beeindruckende geometrische Strukturen im Bahnsteigdach: Guillemins bietet viele interessante Eindrücke.

Vorbildlich: An allen Bahnsteigzugängen informieren Monitore minutengenau über Ankunft, Abfahrt und Verspätungen.

Am 11. Januar 2015 wartet Thalys 9472 zur blauen Stunde auf das Ausfahrsignal für die Weiterfahrt nach Paris.



Das Licht- und Schatten-Spiel, das der Bahnhof Guillemins bietet, überzeugt vor allem auch in kontrastreichen Schwarzweiß-Aufnahmen.

Neben dem Hochgeschwindigkeitsverkehr mit Thalys und ICE wird Guillemins von zahlreichen IC- und Nahverkehrs-Linien bedient. Rund 500 Züge erreichen und verlassen täglich diesen außergewöhnlichen Bahnknoten in der Wallonie, und wenn die neuen ICE der Baureihe 407 ihre Zulassung für Belgien, Frankreich und England erhalten haben, dann liegt Lüttich an einer Direktverbindung etwa von Köln oder Frankfurt nach London.

Abgesehen von den Hochgeschwindigkeitszügen, ist Liège wichtiger Bestandteil des belgischen IC-Netzes. Zu beachten ist, dass belgische IC-Züge nicht immer mit deutschen Intercity-Standards zu vergleichen sind, teilweise sogar RB-Niveau haben, wie etwa die Linie von Maastricht über Lüttich nach Hasselt.

Die wichtigste Intercity-Linie, die Lüttich bedient, ist die Linie 1 von Eupen nach Oostende an der belgischen Nordseeküste. Auf dieser Route, die nach Verlassen des Bahnhofs Guillemins zunächst eine Rampe zu bewältigen hat und anschließend auch über Schnellfahrstrecken verkehrt, kommen seit zwei Jahren die von Siemens stammenden Loks der Reihen 18 und 19 zum Einsatz. Seit letztem Jahr verkehren ebenso die neuen Siemens-Desiros ML. Zu den interessantesten Fahrzeugen gehören die zweiteiligen und mit Stirntüren ausgerüsteten E-Triebwagen der Reihe AM 62-79. Leider sind nur noch modernisierte Fahrzeuge dieses Typs im Einsatz.

Wer eine Tagestour mit der Bahn aus der Region Aachen plant, dem sei das Euregio-Tagesticket für 18 Euro empfohlen, das an Wochenenden oder an Feiertagen sogar für zwei Personen gilt. Für Fototouren zum Bahnhof Guillemins sollte man einen sonnigen Tag im Frühling oder Sommer nutzen, wenn die Sonne ein interessantes Licht- und Schatten-Spiel in der großen Bahnhofshalle erzeugt. □

Marcus Henschel/al



Die bekannten Gumminasen 487 und 482 der Reihe AM 96 von und nach Luxemburg warten am 8. November 2009 auf ihre Weiterfahrt.

FOTOS: MARCUS HENSCHEL

Mit drei historischen Dampfloks wurde ein Schweizer Lokführer-Urgestein in den Ruhestand begleitet.

Abschied mit viel Dampf



B 3/4 1367 mit Teakholzspeise-, Erstklass- sowie zwei Bi-Zweitklasswagen bei Berschis, auf der Fahrt nach Buchs.

Mit einem Großaufgebot an Dampflokomotiven fand am 28. Februar 2015 in der Schweiz eine beeindruckende Winterfahrt rund um den Säntis statt. Die vom Verein Dampfgruppe Zürich aus Anlass seines zehnjährigen Bestehens perfekt organisierte Fahrt war schnell ausverkauft, so dass der Stammzug ab Zürich, geführt von A 3/5 705 mit acht Wagen am Haken, durch einen zweiten Vierwagenzug mit B 3/4 1367 an der Spitze, verstärkt werden konnte. Der Erlös dieser Fahrt kommt der betriebsfähigen Aufarbeitung der Eb 3/5 5811 zugute, an welcher der Verein seit einiger Zeit im Bahnpark Brugg arbeitet. Die zwei Dampfzüge, in Zürich am selben Bahnsteig aufgestellt, verließen den Bahnhof kurz nach acht Uhr. In Buchs wurden die beiden Züge für die Weiterfahrt vereinigt, mit der B 3/4 als Vorspann vor der Zuglok A 3/5. Ab Rorschach gesellte sich am Zugschluss noch Eb 3/5 5819 als Schiebelok hinzu, um die bis zu 22 Promille steile Rampe hinauf nach St. Gallen zu bewältigen. Für die Weiterfahrt durch das Toggenburg wurden die Dampfloks während einer Pause in St. Fiden umgestellt. In der Reihenfolge Eb 3/5, A 3/5 und B 3/4 ging es am späten Nachmittag weiter via Wattwil und Rapperswil nach Wädenswil, von wo aus die Eb 3/5 als Lokzug weiterfuhr.

Am Regler der A 3/5 705 hantierte der allseits bekannte SBB-Lokführer und Dampflokexperte Sigi Liechti. Es war zugleich seine letzte Fahrt vor der Pensionierung nach knapp 45 Dienstjahren bei den SBB. Man kann mit gutem Gewissen sagen, dass Sigi Liechti mit allen Wassern gewaschen ist, kennt er doch praktisch jeden Lok- und Triebfahrzeugtyp, der seit seiner Anstellung am 4. Mai 1970 bei den Schweizerischen Bundesbahnen in Betrieb war und ist. Für Sigi Liechti bedeutete die Eisenbahn aber nicht nur Arbeit, sondern vor allem auch Leidenschaft und Hobby. Er wird demnächst nochmals eine periodische Prüfung absolvieren, um sich für fünf weitere Jahre die Lizenz für den Fahrdienst zu erhalten. So wird er sicher ab und zu auf dem Führerstand anzutreffen sein, insbesondere auf den Dampfloks des Vereins Dampfgruppe Zürich und auf den Dampf- und Elektroloks des Vereins Mikado 1244. □ *Armin Schmutz*

FOTOS: ARMIN SCHMUTZ



Lokführer mit Leib und Seele: Sigi Liechti in seinem Zweitwohnsitz, dem Führerstand der A 3/5 705.



Mit vereinten Kräften ziehen Eb 3/5 5819, A 3/5 705 und B 3/4 1367 den rund 700 Tonnen schweren Zwölf-Wagen-Zug über die 16-Promille-Steigung zwischen Herisau und Schachen.

Sichern Sie sich jetzt unsere
bei Ihrem MC-Fachgeschäft

SPUR N





Mitteleinstiegs-Steuerwagen FLEISCHMANN

Mit Funktionsdecoder für Lichtwechsel (rot/weiß) sowohl für Analog- als auch Digitalbetrieb.

866483 / 123 05 958 — N | III NEM | = | 165 | digital

nur 59,99 € (94,00) — 36 % gespart

Mitteleinstiegswagen 1./2. Klasse FLEISCHMANN

866503 / 123 05 966 — N | III NEM | = | 165

nur 34,99 € (47,40) — 26 % gespart

Mitteleinstiegswagen 2. Klasse FLEISCHMANN

866605 / 123 05 982 — N | III NEM | = | 165

€ 34,99

Mitteleinstiegswagen 2. Klasse FLEISCHMANN

866604 / 123 05 974 — N | III NEM | = | 165

€ 34,99

SPUR H0





E-Lok 1020 041-8 der ÖBB

72352 / 113 69 189 [1] — H0 | V NEM | = | 213 — Roco

[1] nur 169,99 € (224,00) — 24 % gespart

72353 / 113 69 197 [2] o. Abb. — H0 | V NEM | = | 213 | digital | Sound — Roco

[2] nur 229,99 € (299,00) — 23 % gespart

E-Lok 139 164-8 Verkehrsrot

72556 / 113 57 571 [1] — H0 | V NEM | = | 190 — Roco

[1] nur 159,99 € (209,00) — 23 % gespart

72557 / 113 57 580 [2] o. Abb. — H0 | V NEM | = | 190 | digital | Sound — Roco

[2] nur 199,99 € (284,00) — 29 % gespart



E-Lok 1044.23 der ÖBB

72434 / 112 98 249 — H0 | IV NEM | = | 184 — Roco

nur 169,99 € (239,00) — 28 % gespart



Schwenkrungenwagen mit Streuautomaten

67488 / 114 91 511 — H0 | V NEM | = | 162 — Roco

nur 19,99 € (37,90) — 47 % gespart



Schwenkrungenwagen mit Schneepflügen

67487 / 114 91 502 — H0 | V NEM | = | 162 — Roco

nur 19,99 € (37,90) — 47 % gespart

Power-Angebote



SPUR H0

NUR BEI UNS*





Diesellokomotive 218 286-3 — Roco

Fein detailliertes Modell mit aufwändiger Lackierung und Bedruckung. Antrieb auf allen vier Achsen, zwei Haftreifen. LED-Dreilicht-Spitzensignal weiß/rot mit der Fahrtrichtung wechselnd.

Art.-Nr.	Kennzeichen	Preis
73724 / 113 68 379	H0, IV NEM, =, 188	€ 209,99
73725 / 113 69 537	H0, IV NEM, =, 188, digital, Sound	€ 279,99
79725 / 113 68 387	H0, IV NEM, ~, 188, digital, Sound	€ 279,99

E-Lok ÖBB 1044 — Roco

Art.-Nr.	Kennzeichen	Preis
73550 / 113 72 864	H0, VI NEM, =, 184	€ 239,99
73551 / 113 72 872	H0, VI NEM, =, 184, digital, Sound	€ 309,99
79551 / 113 72 881	H0, VI NEM, ~, 184, digital, Sound	€ 309,99



Touristik Zug – Set A — A.C.M.E.

Gepäckwagen Dmsdz 859 für den Fahrradtransport + Abteilwagen Bvmkz 856 + Großraumwagen Bpmz 857

Art.-Nr.	Kennzeichen	Preis
AC90083 / 113 68 221	H0, V NEM, =	€ 199,99
AC90083-AC / 113 68 263	H0, V NEM, ~	€ 199,99

Touristik Zug – Set B — A.C.M.E.

Abteilwagen Bvmkz 856.1 + Club-Wagen WRkmz 858

Art.-Nr.	Kennzeichen	Preis
AC90084 / 113 68 239	H0, V NEM, =	€ 149,99
AC90084-AC / 113 68 271	H0, V NEM, ~	€ 149,99

Touristik Zug – Set C — A.C.M.E.

Großraumwagen "Konferenz" Bpmz 857 + Club-Speisewagen WRkmz 858.1

Art.-Nr.	Kennzeichen	Preis
AC90085 / 113 68 247	H0, V NEM, =	€ 149,99
AC90085-AC / 113 68 280	H0, V NEM, ~	€ 149,99



IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inhaber Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inhaber Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13, 25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz
(Inhaber Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Spielzeugparadies Willy Müller
(Spielzeugparadies Willy Müller & Söhne GmbH & Co.)
Luisenstraße 23, 42103 Wuppertal,
Tel.: 0202-24 80 20

Modellbahn Apitz
(Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

Wie-Mo (Wie-Mo Andrea Wienker Modellspielwaren KG)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Spiel und Freizeit Wasser (Spiel und Hobby Wasser, Inhaber Herrmann Josef Wasser)
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241-6 66 53

Müller's Modellspielwaren
Spicherstraße 8, 53859 Niederkassel,
Tel.: 02208-49 34

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren-Souvenir-Eisenbahnhaus Feigenspan (Spielwaren und Geschenke, Inh. Manfred Feigenspan e.K.)
Parkstraße 14, 61231 Bad Nauheim,
Tel.: 06032-28 74

Spiel + Freizeit Brachmann
(Heinrich Brachmann GmbH)
Rosenstraße 9-11, 63450 Hanau,
Tel.: 06181-92 35 20

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e.Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 13

moba-tech (it-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326-7 01 31 71

Eisenbahn & Modellbau Köngeter
(Köngeter Bruno Eisenbahn u. Modellbau)
Poststraße 44, 71032 Böblingen,
Tel.: 07031-22 56 77

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Wagner (Spielwaren - Wagner, Inhaber Klaus J. Bühler e.K.),
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt,
Tel.: 07441-76 09

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161-7 25 77

Das Lokmuseum
(Das Lokmuseum, Inhaber Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164-91 93 64

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inhaber Karlheinz Bauer e.K)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inhaber Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Spielwaren Rieß (Inhaber Wolfgang Rieß)
Oberamteisstraße 18, 78532 Tuttlingen,
Tel.: 07461-29 40

Die Spielzeugkiste
(Inhaber Michael Golombeck)
Rosenkavaliersplatz, 81925 München,
Tel.: 089-9 10 12 43

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inhaber Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spiel+Freizeit Gersthofen
(Spiel+Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821-249 21-20 00

Spielwaren Habermeyer (Habermeyer Karl)
Färberstraße 90-92, 86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Härtle
(Inhaber Matthias Franz e.K.)
Kaufbeurenerstraße 1, 87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342-56 30

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4, 93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss (Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6, AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19, FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Märklin Store Amsterdam
(Harlaar Modeltreinen V.O.F.)
Parnassusweg 203, NL-1077 DG Amsterdam,
Tel.: 0031-20 3 79 02 67

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53, NL-1171 DB Badhoevedorp
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Trein en Zo
(CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25, NL-8261 HL Kampen,
Tel.: 0031-38 3 33 82 84

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90, BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com

Von der Donau zum Kocher

Uwe Siedentop: Die Brenztalbahn. Verlag Uwe Siedentop, 2. überarbeitete Auflage, Heidenheim 2014. ISBN 978-3-925887-35-2, 250 Seiten, 138 Farb- und 117 Sw-Abbildungen; 19,80 Euro.

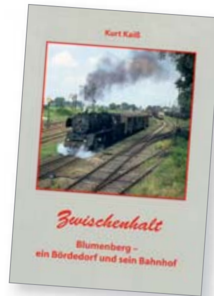


◗ Als um 1830 in Württemberg die Verbesserung der Verkehrswege in Angriff genommen wurde, war die Verbindung des Neckars mit der Donau über das Rems- und Brenztal mittels Kanälen im Gespräch. Als dann die Eisenbahnen als flexibleres Verkehrsmittel erkannt wurden, blieb der vorgegebene Verkehrsweg bestehen. Erst 28 Jahre nach Beginn der Planungen wurde die Eisenbahn durch das Brenztal ab 1864 errichtet. 2003 bis 2007 baute man die Strecke zu einer der modernsten eingleisigen Hauptbahnen in Württemberg aus. Das Buch beschreibt nicht nur die Geschichte der Brenztallinie. Auch die Vorläufer der Eisenbahn, die Fahrzeuge, die Industrieanschlüsse der Firmen, der Erste und der Zweite Weltkrieg sowie andere Themen, die im Zusammenhang mit der Strecke stehen, werden behandelt. Zahlreiche, bislang unveröffentlichte Bilder ergänzen die interessanten Texte optimal. *kf*

Fazit: ***Standardwerk über die Brenztalbahn***

Ein Dorf in der Börde

Kurt Kaiß: Blumenberg – ein Bördedorf und sein Bahnhof. Verlag Astrid Kaiß, Leichlingen 2014. ISBN 978-3-9809357-4-6, 76 Seiten, 64 Farb- und 44 Schwarzweißabbildungen; Preis: 11,50 Euro.



◗ Den Namen Blumenberg haben wohl die meisten Eisenbahnfreunde schon einmal vernommen. Dem einst bedeutenden Bahnknoten mitten in der Börde hat Kurt Kaiß eine Broschüre gewidmet. Anders als der zurückhaltend gestaltete Titel vielleicht vermuten lässt, überzeugt das durchgehend farbig und auf Glanzpapier gedruckte Heft durch einen hohen Informationsgehalt, sorgfältig verfasste Texte und eine recht gute Bildwiedergabe. Erwähnenswert sind zwei Gleispläne des Bahnhofs von 1921 und 1985, die auf fast 60 Zentimetern Breite ausgeklappt werden können. Der chronologischen Abhandlung des Aufstiegs und Niedergangs des Bahnknotens von 1842 bis 2014 folgt ein Anhang, der einen allgemeinen Überblick zu den eingesetzten Lokomotiven bietet. *oh*

Fazit: ***Abwechslungsreich geschilderte Bahnhofsgeschichte***

Von London nach St. Petersburg

Hans Schieper, Vincent Frerics: Die Nord-Brabant-Deutsche Eisenbahn. DGEG Medien, Hövelhof 2014. ISBN 978-3-937189-79-6, 288 Seiten, zirka 250 Schwarzweißabbildungen; Preis: 39,80 Euro.



◗ Größtenteils sind die Spuren der einstigen europäischen Magistrale längst verschwunden, die Bahnlinien in tiefe Vergessenheit geraten. Einzig die Ruinen der Brücke bei Wesel erinnern den unbedarften Betrachter daran, dass hier einmal Züge gefahren sein müssen. Der Rheinübergang wurde von der Paris-Hamburger Bahn errichtet (deren Strecken über Wesel sind ebenfalls Geschichte) und dann von der niederländischen, von Boxtel über Goch herführenden Privatbahn mitgenutzt. Bis zum Ersten Weltkrieg liefen auf ihr internationale Fern- und Postzüge, die im Kanal-Hafen Vlissingen ihren Ausgangspunkt hatten. Das großartige, umfangreiche Buch schildert die wechselvolle Entwicklung der Strecken, Fahrzeuge und Anlagen im Detail. *abp*

Fazit: ***Faszinierende europäische Verkehrsgeschichte***

Die DDR lebt: Im Auto-Modell

Günther Wappler: Modellautos 1:87 und ihre Vorbilder. Bildverlag Böttger GbR, Witzschdorf 2015; ISBN 978-3-937496-67-2, 196 Seiten, 998 Farb- und Schwarzweißabbildungen; Preis: 29,80 Euro.

◗ Das Auto-Sammeln ist eine Beschäftigung, deren Facetten (fast) genauso vielfältig und interessant sind wie die des Modellbahn-Hobbys. Einige Eindrücke davon vermitteln die ersten Kapitel des Buches. Richtig spannend wird es mit der Vorstellung einzelner Pkw-Bauarten aus DDR-Produktion in Vorbild und Modell. Gegliedert nach den Fertigungsstätten, wie Chemnitz/Zwickau, Eisenach und Frankenberg/Hainichen/Karl-Marx-Stadt, werden Trabant, Wartburg und Barkas sowie deren Vorgänger eingehend beschrieben und dabei alle Modellhersteller präsentiert. Aber



auch die Vorkriegstypen, auf denen die ersten Fabrikate des DDR-Autobaus basierten, kommen nicht zu kurz. Neben den Modellfotos sind auch interessante Seiten aus Hersteller-Prospekten abgebildet. Schade, dass sich für DDR-Lkw kein Platz fand. Auch Fahrzeuge der sozialistischen Bruderländer, von Dacia über Lada bis Skoda, welche die Straßen der Republik ebenso prägten (siehe Untertitel des Buches) finden nur ganz kurz Erwähnung. Eine Fortsetzung in Band Zwei darf also durchaus folgen. Über etliche Schwächen im Layout werden Auto-Sammler vermutlich hinwegsehen. *abp*

Fazit: ***Auto-Wissen auch für Modelleisenbahner***

Geschichte(n)

aus großen DB-Zeiten



Auch die zweite Ausgabe von Bahn-KLASSIK berichtet wieder in Text und Bild von markanten Strecken, klassischen Loks und Zügen sowie Menschen bei der Deutschen Bundesbahn der 50er- bis 80er-Jahre. Mit viel authentischer Atmosphäre und Emotionalität und beeindruckenden fotografischen Impressionen werfen die Beiträge Schlaglichter auf ausgewählte Strecken, Orte und Regionen zwischen Schwarzwald und Sylt. Das ist Bahn-Klassik pur!

100 Seiten, DIN-A4-Format, Klebebindung, mehr als 150 Abbildungen
Best.-Nr. 721501

NEU
€ 10,–

11 Sehnsuchts-Orte

Die Reise geht nach Milspe Tal 1951, Linz a. Rhein 1957 und Passau 1963, nach Mainz Süd 1965, Herzberg (Harz) 1976 und weiteren interessanten Bahnhöfen und Orten. Dieser Sammelband bietet aber mehr als eine Zusammenfassung von 11 ausgewählten Folgen der beliebten Eisenbahn-Journal-Artikelreihe. Ein ausführliches Einführungskapitel präsentiert bislang unveröffentlichte Fotos, und eine „Bonus-Folge“ unternimmt eine Zeitreise an einen zusätzlichen Eisenbahn-Sehn-suchtsort. Erleben Sie die Eisenbahn im typischen Zeitkolorit der 50er-, 60er- und 70er-Jahre!

100 Seiten, DIN-A4-Querformat 29,7 x 21,0 cm, Klebebindung, mehr als 150 Abbildungen
Best.-Nr. 721401 | € 10,–



Noch lieferbar

VGB

Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE“,
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

✉ Fasziniert

Betrifft: „Meisterschüler“, Heft 3/2015

Richard Köstler hat, wie er sagt, vieles gelernt, aber auch ein entsprechendes Talent, sonst wäre die erste Anlage nicht so ausgezeichnet entstanden. Ich habe selten einen so gelungenen Hintergrund gesehen. Dabei finde ich, dass genau dies den Wert einer Anlage stark beeinflusst. Ich habe mich beim „Spätwerk“ selbst bemüht, einen brauchbaren Hintergrund zu gestalten, weil mir das unerlässlich scheint, doch im Maßstab 1:87 ist mir so etwas Stimmiges noch nicht begegnet. An einigen Stellen kann man, zumindest auf den Aufnahmen im MEB den Übergang vom Modell zum Hintergrund kaum entdecken. Doch auch viele Details der Anlage zeigen, dass mit viel Kenntnis der Natur und großem Können eine Landschaft gestaltet wurde, die feiner kaum nachempfunden werden kann.

Manfred Zscherneck, 04316 Leipzig

✉ Umgerechnet

Betrifft: „Recht auf Neues“, Heft 3/2015

In Ergänzung der Zuschrift von Herrn U. Schulz möchte ich noch erwähnen, dass im Sonderheft des Modelleisenbahners von 1960 eine sehr gute Anleitung zum Bau einer Ce 6/8 III in 1:87 dargestellt ist. Ich habe die Angaben für TT umgerechnet und das Modell ohne Schwierigkeiten hergestellt.

Werner Thieme, E-Mail

✉ Kraftfahrzeuge auf Anlagen

Betrifft: „Zwei Seiten einer Medaille“ und „Heimatkunde“, Heft 4/2015

Seit vielen Jahren lese ich den Modelleisenbahner und stelle immer wieder das Gleiche fest, zuletzt im Heft 4/2015. Es werden hochdetaillierte, wunderschöne Anlagen in H0 vorgestellt, deren Gesamteindruck durch schachtelfrische Kraftfahrzeuge gemindert wird. Was nutzt eine gesuperte Lok, wenn daneben ein Kraftfahrzeug ohne Nummernschild, Rückspiegel, Schmutzfänger oder Rückleuchten steht? Gleiches gilt für beleuchtete Fahrzeuge. Vielleicht könnte sich der Gestaltung von Modell-Autos, insbesondere von Nutzfahrzeugen, mal ein MEB-Autor widmen? Zum Thema eingeschlagene Räder möchte ich erwähnen, dass meines Erachtens bei Nutzfahrzeugen der Firma Kibri diese Möglichkeit besteht. Bei Fertigmodellen ist preismäßig bereits die Schmerzgrenze erreicht. Lenkachsen würden die Modelle weiter verteuern und die wenigsten Modellbahner würden diese Funktion nutzen.

Steffen Bergmann, E-Mail

✉ Mit fremden Federn geschmückt?

Betrifft: „Zwei Seiten einer Medaille“, Heft 4/2015

Seit Jahren lese ich regelmäßig den MEB, so auch die aktuelle Aprilnummer 2015. Auf Seite 79 steht unten wörtlich: „Auch das Trafohäuschen davor ist ein Eigenbau“, und dieses erwähnte Trafogebäude ist auf der gegenüberliegenden Seite unten auch abgebildet. Ehre, wem Ehre gebührt. Jedoch: Trotz meiner vorhandenen Sehbehinderung muss ich feststellen, dass dasselbe Trafohäuschen auch auf meiner Anlage steht, und ich bin mir sehr sicher, dass es sich nicht um einen Eigenbau handelt, sondern um einen ehemaligen Ceji-Revell-Bausatz (aus Bünde), heute im Verkauf bei Heljan (DK) unter der Artikelnummer 2077. Um der Wahrheit zu entsprechen, müsste der oben genannte Satz wie folgt korrigiert werden: „Beim Trafohäuschen (11) handelt es sich um einen Bausatz, bei dem das Dachgeschoss weggelassen wurde“.

Robin A. Chanda, E-Mail

✉ Anspruch und Wirklichkeit

Betrifft: „Der moderne Freizeit-Stress“, Heft 10/2014

Sicher kommt meine Zuschrift etwas spät, aber ich bin „Zweitleser“ der Zeitschrift. Ich bekomme die Zeitung immer halbjährlich von meinem Vater zum Lesen. Ihre Kolumne auf Seite 4 hat mir sehr gut gefallen. Ich befinde mich derzeit in ähnlicher Situation, gern schaue ich mir super gestaltete Modellbahnen an. So waren wir vergangenes Jahr eigens in Utrecht, und nun liegt die Messlatte entsprechend hoch. Ich beginne gerade auf meiner Modellbahn mit der Landschaftsgestaltung und muss erkennen, es ist nicht so einfach wie Gleise verlegen, verdrahten oder auch schottern. Ich baue schon fünf Jahre an einer 1,5 mal 2,6 Meter großen Anlage in TT und erkenne eben einige Planungsfehler und schwitze an den ersten Felsen.

Jörg Hähnel, E-Mail

✉ Besser eine neue 01.10

Betrifft: „Sorgenfältchen“, Heft 3/2015

Vielen Dank für die Zeilen über die Fleischmann-Lok. Meiner Meinung nach ist die Neuheit überflüssig. Besser wäre es für Fleischmann und uns Modellbahner gewesen, man hätte statt der x-ten Bügelfalten-E 10 endlich die 01.10 umfassend modernisiert:

1. Beseitigung des riesigen Lok-Tender-Abstandes.
2. Wiederanbringung des 3. und 4. Haftreifens unter dem angetriebenen Tender (zehn Räder und nur zwei Haftreifen). Meine 01.10 bleibt nach dem Anfahren im Halbkreis (R = 430 mm) mit sechs Reisezugwagen mit schleudernden Rädern stehen.
3. Möglichkeit zum Nachrüsten einer Kupplung an der Vorderseite der Lok durch Änderung des Drehgestells, wie es etwa Trix praktiziert.

Wolfgang Witt, E-Mail

✉ Serienmäßig

Betrifft: „Baukastenloks“, Heft 4/2015

Die symmetrisch angeordneten Hemmschuhe sind serienmäßige Halter. Ich bin aktiv im Rheinischen Industriebahn Museum e. V. (www.rimkoeln.de). Wir besitzen eine Henschel Di, Typ DH 440, Baujahr 1956.

Jürgen Böhme, Köln

www.modellbahn-schabbach.de

Grüße aus Schabbach

Ingo Schumachers fiktive Modellbahn-Ortschaft hat einen attraktiven Auftritt im Internet.

■ Auf der Website www.modellbahn-schabbach.de von Modellbahner und Eisenbahnfan Ingo Schumacher findet man interessante Fotos rund um die Entstehung des fiktiven Ortes Schabbach. Mittelpunkt ist der ländliche Bahnhof an einer typischen Nebenbahn in den 1950er- und -60er-Jahren. Doch nicht nur schöne Fotos aus Schabbach sind dort zu sehen, sondern auch ein Anlagengrundriss sowie die beiden Gleispläne der sichtbaren und verborgenen Ebenen. Auch in bewegten Bildern kann man die Anlage betrachten: Ein kurzer Imagefilm ergänzt die Modellfotos. Außerdem wurden auf der Seite weitere Themen wie zum Beispiel Originalbilder und Videos von verschiedenen Bahnen zusammengetragen. Auch die Nostalgie kommt nicht zu kurz. Unter dieser Rubrik findet man historische Fleischmann- und Faller-Kataloge aus den 60er-, 70er- und 80er-Jahren.

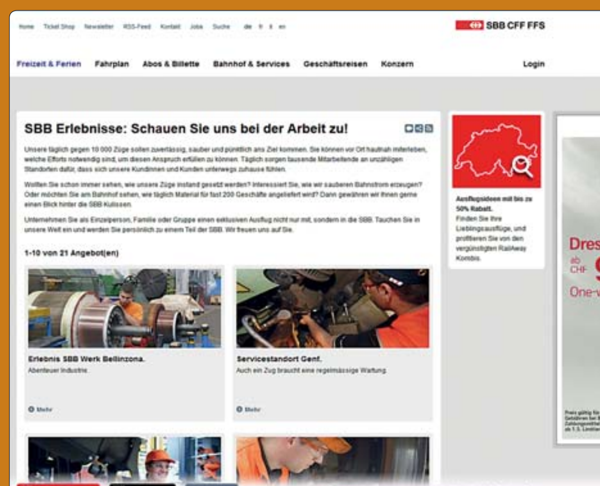
www.nah.sh

Schleswig-Holstein per Bahn

Die neue NAH.SH-Internetseite ist seit ein paar Wochen online.

■ Mehr Information und Service, bessere Übersicht und ein neues, modernes Design: Das bietet der überarbeitete NAH.SH-Internetauftritt. Ganz im Sinne der Nutzerfreundlichkeit sind die besonders nachgefragten Bereiche noch schneller erreichbar, zum Beispiel die Fahrplanauskunft und das Online-Ticket. Darüber hinaus liefern ein Blog und ein erweiterter Bereich für Neuigkeiten regelmäßig Aktuelles rund um den Nahverkehr in Schleswig-Holstein. Auf der Seite laufen Inhalte aus verschiedenen Schnittstellen zusammen. Trotz sorgfältiger und langwieriger Tests waren technische Schwierigkeiten beim Neustart nicht immer zu vermeiden. Inzwischen läuft der Betrieb aber stabil.

www.sbb.ch/erleben



Erlebnis SBB

Schweizerische Bundesbahnen bieten Führungen.

■ Auf der Online-Plattform www.sbb.ch/erleben erhält man die Möglichkeit, die vielfältige Welt der Eisenbahn besser kennenzulernen. Für interessierte Einzelpersonen und Gruppen werden verschiedene Führungen bei den SBB angeboten. Wer schon immer einmal einen Blick hinter die Kulissen der SBB werfen wollte und wissen will, wie Wagen oder Lokomotiven repariert werden oder wie ein Wasserkraftwerk der SBB den Bahnstrom produziert, kann ab sofort auf einer überarbeiteten Online-Plattform eine Führung buchen. Es stehen zahlreiche Besichtigungsmöglichkeiten in der ganzen Schweiz zum Besuch offen. Ziel des Angebotes ist es, den Interessierten einen möglichst umfassenden Einblick in die Bahnwelt der SBB zu bieten. Die Chance, hinter die Kulissen des Hauptbahnhofs Zürich oder des Bahnhofs Luzern schauen zu dürfen, ist nicht zu verachten. Auch die Betriebszentralen oder die SBB-Industriewerke Bellinzona oder Olten können besichtigt werden.

www.dampfwolke.de

Stimmungsvolle Aufnahmen

Schnörkellose Bilder vom Eisenbahnbetrieb von Matthias Büttner.

■ Wer möchte sie noch einmal erleben, die Eisenbahn, wie sie früher war und teilweise heute noch zu finden ist? Seit nunmehr einem Jahr ist die Internetseite von Matthias Büttner unter www.dampfwolke.de im Netz zu finden. Dort gibt es Fotos aller Traktionsarten von den frühen 1980er-Jahren bis heute in ansprechender Aufmachung und guter Qualität. Selbst die Scans aus den 80er- und 90er-Jahren sind ordentlich aufbereitet und bestechen durch ihre fotografische Qualität. „Es war mir wichtig, nicht nur Standardbilder vom Zug schräg von vorn mit dem Licht im Rücken zu machen, sondern auch stimmungsvolle Gegen- und Streiflichtaufnahmen, einmal eine Szene aus ungewöhnlicher Perspektive einzufangen oder eben auch die Menschen rund um die Eisenbahn zu zeigen", so Matthias Büttner. Außer den deutschen Bahnverwaltungen und einigen Privatbahnen, sind den Ländern Polen, Tschechien, Schweiz und China eigene Unterkapitel gewidmet. Sämtliche Bilder sind mit ausführlichen Begleittexten versehen, die dem Eisenbahninteressierten Hintergrundinfos über die Szene, die Baureihe und die Strecke oder die Entstehung des Fotos geben. Die Seite wird außerdem ständig erweitert. Unter der Rubrik „Aktuelles" sind Bilder der jünsten Bahntouren seit dem Jahr 2014 zu finden.



Sobald der „Krückenleger", vorne im Bild, den Lauf des Wagens kurzzeitig hemmt, kann die Schraubenkupplung ausgehebelt werden.

In einer losen Reihe stellen wir Eisenbahnberufe der Vergangenheit vor, denen oftmals wenig öffentliche Aufmerksamkeit beschieden war, die aber für den Eisenbahnbetrieb unverzichtbar waren.

Zugtrennung beabsichtigt

Als vor gar nicht langer Zeit die Güter noch mit der Eisenbahn und nicht vorwiegend auf der Straße transportiert wurden, kam es infolge des überwiegenden Einzelwagenlaufs zu einem großen Aufwand im Rangierdienst. Die Leistungsfähigkeit der Eisenbahn im Güterverkehr hing im großen Maße von der schnellen Abwicklung des Rangierdienstes auf den ausgedehnten Verschiebebahnhöfen ab. Die Auflösung der Züge und ihre Neubildung erfolgten im schnellen Durchlauf über einen Ablaufberg. Die Arbeit im Rangierdienst war auf großen Rangierbahnhöfen in mehrere Einzelaufgaben gegliedert. Die Wagen ankommender Güterzüge waren von einem „Zettelschreiber" nach Ziel und nach Art der erforderlichen Behandlung zu erfassen, um danach die Bestimmungsgleise (Richtungsgleise), in welche die einzelnen Wagen jeweils rollen sollten, festlegen zu können. Seiner Tätigkeit folgte die des „Langhängers", der die Schraubenkupplungen der Wagen aufdrehte, die Luftschläuche trennte und die Brems- beziehungsweise Drucklok zur Zugsicherung kuppelte. Sobald der Zug vom Ablaufberg gedrückt wurde, begann die Tätigkeit für den „Loshänger". Mit einer Stange hebelte dieser die Schraubenkupplung aus dem Zughaken und löste damit die letzte Verbindung zwischen den einzelnen Wagen oder Wa-

gengruppen. Eine gestraffte Kupplung hätte das Entkuppeln jedoch verhindert. Daher hatten sich im Moment des Abkuppelns die Puffer der zu trennenden Wagen zu berühren. Sofern kein Ablaufrücken als Gegensteigung aufgeschüttet war, der den Zugteil vor dem Ablauf automatisch stauchte, musste mit einem Radaufhalter, auch Krücke genannt, der Wagenlauf kurzzeitig gehemmt werden, um das Entkuppeln der Wagen vom abzudrückenden

Krückenleger, Langhänger und Loshänger

beziehungsweise aufzulösenden Zug zu ermöglichen. Die Krücke bestand aus einem etwa 50 Millimeter hohen Stahlkeil, der vom Rad überklettert wurde, und einer Haltestange.

Das Zusammenspiel zwischen „Krückenleger", „Loshänger" und Drucklokführer bestimmte wesentlich das Tempo der Zugauflösung am Ablaufberg. In den Richtungsgleisen wiederum waren „Hemmschuhleger" an der Arbeit, um die abrollenden Wagen rechtzeitig durch Vorlegen eines Hemmschuhs zum Halten zu bringen und einen harten Aufprall auf stehende Wagengruppen zu vermeiden. Das ganze Geschäft wurde vom „Rangiermeister/Berg" geleitet, der seinen Platz oft in einer Bude zwischen den Gleisen hatte.



FOTO: FISCHER, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Der Moment des Abkuppelns: Der „Loshänger" hebelt im Rangierbahnhof Gremberg die bereits entspannte Schraubenkupplung vom Kupplungshaken. Die Aufnahme stammt von 1955.

Der personalaufwendige Rangierbetrieb am Ablaufberg wurde in den 1970er- und 1980er-Jahren bei beiden deutschen Bahnverwaltungen beispielsweise mit dem Einbau von automatischen Gleisbremsen modernisiert. Drucklokführer und ein Rangierarbeiter blieben aber vorerst unverzichtbar. Seit der Einführung funkferngesteuerter Rangierlokomotiven bei der DB AG liegt die Zugauflösung heute allein in der Hand des neu geschaffenen Berufs Lokrangierführer (Lrf). Der Autor des Beitrages war selbst viele Jahre als Lokrangierführer tätig und schätzt diese Tätigkeit als einen vielseitigen und verantwortungsvollen, aber auch schweren wie gefährlichen Bahnberuf ein, der nur wenig Würdigung erfährt. □ *Rainer Heinrich*



FOTOS (2): RAINER HEINRICH

1985 wurde in Zwickau ein Ablaufrücken aufgeschüttet. Damit entfiel die Notwendigkeit eines „Krückenlegers". Nur der „Loshänger" blieb.

FOTO: GÜNTER MEYER

Hohenseefeld am 23. Juni 1960: Der beachtlich lange Pmg 3711 von Dahme nach Jüterbog hält mitten auf der Dorfstraße, außerdem auf der Abzweigweiche nach Luckenwalde. 99 4651 war eine von Henschel 1941 gebaute Wehrmachtslokomotive vom Typ HF 110 C.

Das 750-Millimeter-Netz von Dahme wurde zweimal eröffnet und zweimal auf ganz ähnliche Weise stillgelegt – ein seltenes Paradox deutscher Eisenbahngeschichte.

Fläming-Express

„Totgesagte leben länger": Auf die von der Stilllegung bedrohten Kleinbahnstrecken traf dieses geläufige Sprichwort nur selten zu. Eine Ausnahme bildete das etwa 80 Kilometer umfassende Schmalspurnetz im Niederen Fläming, einer Region im südlichen Brandenburg. Diesem wurde, obwohl schon 1939 stillgelegt, nach dem Zweiten Weltkrieg eine zweite Blüte zuteil. Vor 50 Jahren wurde der Zugverkehr noch einmal eingestellt. Beide Male waren einflussreiche Parteimitglieder mit dafür verantwortlich.

Im Jahr 1900 waren die Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen (JLKB) eröffnet worden. Großen Einfluss auf die Projektierung und den Bau der Bahn hatte der Königliche Baurat Otto Techow. Ab 1904 fuhr man profitabel und es gab je drei Zugpaare nach Jüterbog und Luckenwalde. Auf dem nur bis 1939 betriebenen, sieben Kilometer langen Ast nach Görsdorf, östlich von Dahme, verkehrten zwei Zugpaare. Im Ersten Weltkrieg nahm das Militär erstmals Einfluss auf das Betriebsgeschehen. Ein Pionierübungsplatz nahe Markendorf wurde angeschlossen und das Transportaufkommen stieg bis zur Kapazitätsgrenze an. Die Idee einer Umspurung auf 1435 Millimeter zwischen Jüterbog und Markendorf scheiterte.

Die frühen 20er-Jahre brachten die JLKB in eine Misere: Militärtransporte gab es nicht mehr, das Transportaufkommen

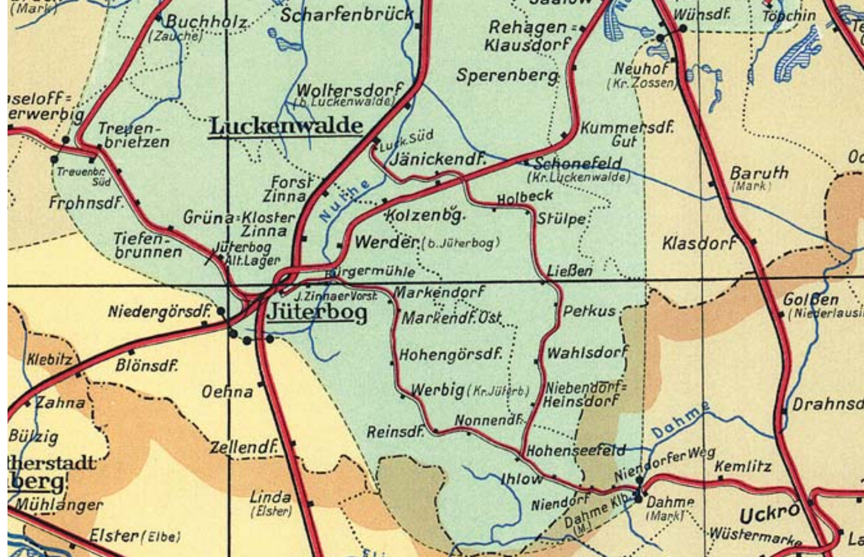


Drei HF 110 C bewältigten den Verkehr auf dem Dahmer Netz nach 1945, unter ihnen 99 4653, gebaut 1944. Die Aufnahme stammt vom Juni 1956.

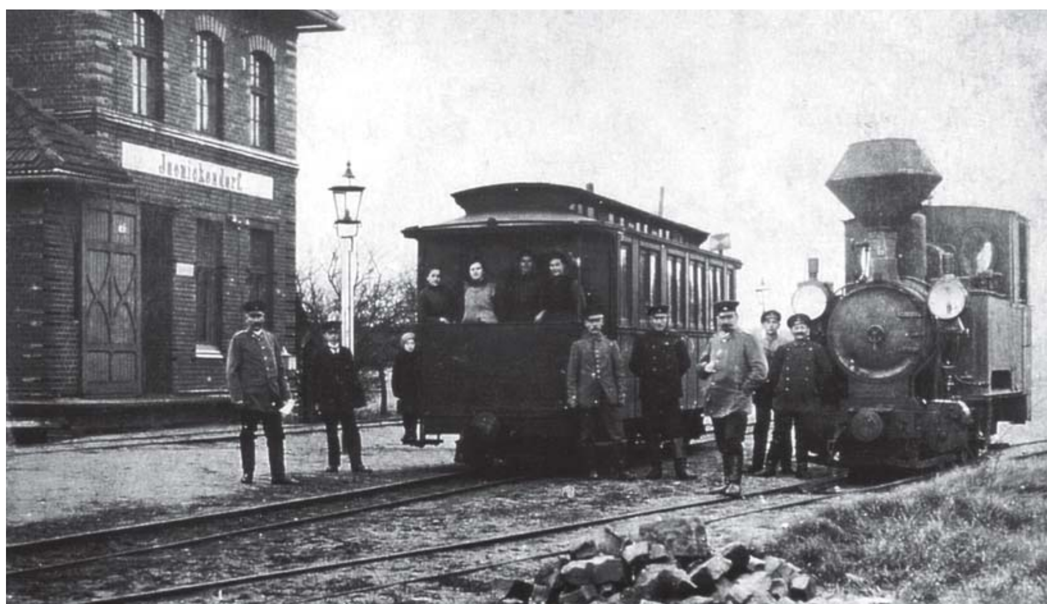
war allgemein stark rückläufig und dringend notwendige Investitionen zur Sanierung des seit 1914 stark verschlissenen Fahrzeugparks und Oberbaus konnten kaum mehr getätigt werden. Ende der 20er-Jahre stellte sich dem Landkreis als Eigentümer die Frage, ob eine baldige Einstellung des Verkehrs nicht besser wäre, als immer höhere Subventionen bereitstellen zu müssen. Am 19. Januar 1932 schließlich fuhren die letzten Personenzüge, bevor die Fahrgastbeförderung auf drei gebraucht erworbene, kreiseigene Busse überging. Güterzüge fuhren weiterhin, aber auf Verschleiß. Es gab werktags jeweils ein Zugpaar nach Jüterbog und Luckenwalde.

Der Kreisleiter und Landrat Hirz, ein begeisterter Nationalsozialist, erklärte die Bahn angesichts des zunehmenden modernen Kraftwagenverkehrs 1936 als „lebensunfähig" und forcierte eine baldige völlige Stilllegung. Am 15. Februar 1939 gab es eine Abschiedsfahrt des „Fläming-Expresses", so die volkstümliche Bezeichnung, von Dahme nach Luckenwalde. Hirz verkündete, auf den Trassen Radfahrwege anlegen lassen zu wollen. Die JLKB wurde aus dem Handelsregister gelöscht.

Ironie der Geschichte: Die Deutsche Wehrmacht, welche die Bahn zur Vorbereitung ihrer Eroberungsfeldzüge erwarb, untersagte im selben Jahr den Abriss der Kleinbahn und rettete sie zugleich damit. Denn nach dem verlorenen Krieg stand der Landbevölkerung ein nunmehr dringend benötigtes Verkehrsmittel zur Verfügung. 1940 hatte die Armee eine Verbindungsstrecke zum Pionierpark der Heeresfeldbahn in Rehagen/Klausdorf gebaut, um diesen erheblich zu erweitern. Im Krieg gelangten zu militärischen



Das rund 80 Kilometer umfassende Schmalspurnetz erschloss den ländlichen Raum zwischen mehreren Hauptbahnen im Niederen Fläming.



Der Bahnhof Jänickendorf um 1910: Dort begegneten sich die Trassen von JLKB und der Königlichen Militär-Eisenbahn von Berlin nach Jüterbog.



FOTOS: SLG. HOEPPNER

Baurat Otto Techow hatte nicht nur die massiven Empfangsgebäude in Jüterbog, Luckenwalde und Jänickendorf entworfen, sondern auch die kleineren Bauten, wie diesen in Markendorf.



9–10 km	70	0,80 DM
8 km	60	0,70 DM
7 km	50	0,60 DM
6 km	40	0,50 DM
4–5 km	30	0,40 DM
1–3 km		0,30 DM

Dahme (Mark)
Niendorfer Weg
Niendorf
Ihlow
Hohenseefeld
Nonnendorf
Reinsdorf
Werbig (Kr Jüterbog)
Hohengörsdorf
Markendorf Ost
Markendorf
Bürgermühle
Jüterbog Zinnaer Vorstadt
Jüterbog

Fahrschein gilt auf der durch Lochung bezeichneten Strecke und nur am Lösungstage
Keine Fahrtunterbrechung

01544 1 2. Kl Personenzug
Verr-St: Dahme (Mark) Klb

Dahme (Mark)—Jüterbog
(Verr-St: Dahme (Mark) Klb Reihe ....)

01544 Kind 2. Kl
1 Personenzug

FAHRKARTE: SLG. FUCHS

Fahrkarte von Markendorf Ost nach Jüterbog Zinnaer Vorstadt aus den 1950er- oder 1960er-Jahren.



1920 entgleiste die „Techow" bei Jänickendorf. Sie eignete sich nicht für die JLKB und gelangte später als „Helene" zur Jagsttalbahn. Heute ist sie in Privatbesitz und in Prora untergestellt.

Ausbildungs- und Übungszwecken auch die für das Heer neu entwickelten Nassdampflokomotiven des Typs HF 110 C auf die Strecken des Dahmer Netzes.

Mit einer der im Übungspark Rehagen/Klausdorf von der Sowjetarmee erbeuteten Lokomotive dieses Typs begann nach dem Krieg die zweite Karriere der Schmalspurbahn. Man hatte die spätere 99 4652 im Oktober 1945 im Tausch gegen landwirtschaftliche Erzeugnisse von den Sowjets bekommen. Einige Personen- und Güterwagen standen noch auf mehreren Bahnhöfen herum. Am 9. Dezember 1945 wurde die Eröffnung der Luckenwalde-Jüterboger Kleinbahn (LJK), der einzigen deutschen Kleinbahnneugründung nach dem Zweiten Weltkrieg, gefeiert und tags darauf fuhren die ersten öffentlichen Züge. Da bis zur Übernahme von zwei weiteren HF 110 C im Jahr 1948 nur eine Stammlok vorhanden war, verkehrten die Züge zunächst montags, mittwochs und sonnabends nach Luckenwalde, donnerstags nach Petkus sowie dienstags und freitags

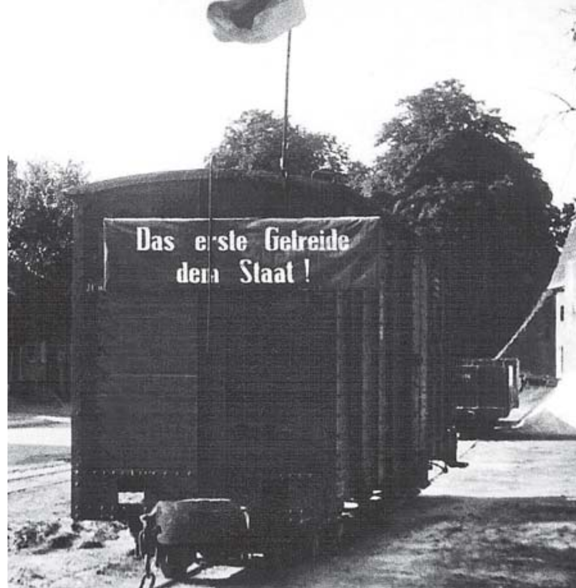
Im Frieden Neubeginn mit Kriegslokomotive

nach Jüterbog. Sonntags wurde die Dampflokomotive gewartet. Die beiden westlichen Endbahnhöfe waren nach der Streckenkürzung in Luckenwalde durch die Wehrmacht und Bombenschäden in Jüterbog nicht mehr erreichbar, und die Züge endeten dort zunächst am Stadtrand. Bis 1951 war die Strecke innerhalb Jüterbogs wieder hergestellt. Diejenige in Luckenwalde hatte man schon Ende 1947 um 1,3 Kilometer in Richtung Innenstadt verlängert.

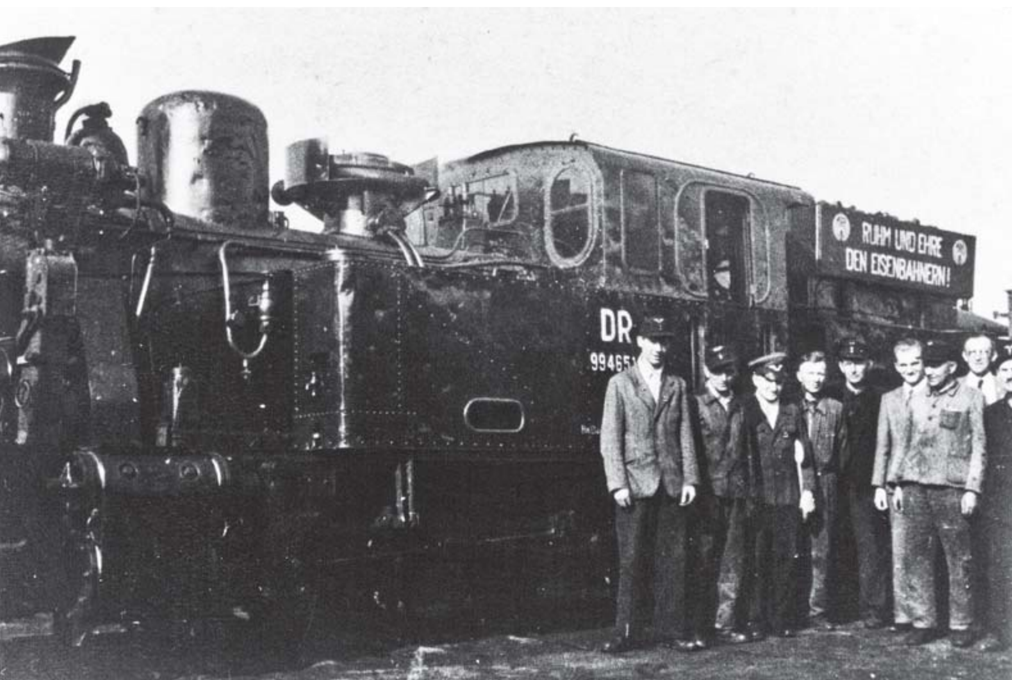
Ein Zeitzeuge ist Rudolf Fuchs, der von 1954 bis 1956 als Rangierer und Schaffner bei der Schmalspurbahn arbeitete. „Um 5.30 Uhr ging der Zug nach Jüterbog, um 6 Uhr der nach Luckenwalde", erzählt der rüstige Rentner aus Dahme. „Am Nachmittag fuhren dann beide Züge wieder nach Hause. Wenn wir nach Jüterbog gefahren sind, dann blieben der Packwagen und ein Personenwagen oft in Zinnaer Vorstadt stehen." Bis zur Rückfahrt konnte dort Stückgut abgeholt und aufgegeben werden. „Wir hatten zum Beispiel von den Gärtnern in Dahme Blumen für Jüterbog mitgenommen. Die Blumengeschäfte dort holten sich dann die Körbe ab und brachten sie leer wieder zurück", erinnert sich Fuchs. Die Lok und der übrige Zug fuhren mitsamt Zugführer weiter bis zum Hauptbahnhof. Doch die Sache hatte einen Haken: „Die Zeit dort bekamen wir nicht bezahlt. Das war Freizeit. Aber weg konnten wir wegen des Stückguts auch nicht." Sonntags gab es dieses allerdings nicht und so fuhr der gesamte Zug bis zum Endbahnhof.

Der Gütertransport spielte eine große Rolle auf der vor allem für die Landwirtschaft bedeutsamen Bahn, insbesondere auf dem Jüterboger Ast. Rudolf Fuchs

Im Bahnhof Markendorf unweit Jüterbogs wurde ein Personenzug mit einer der sieben zwischen 1900 und 1907 beschafften Krauss-Maschinen der Bauart C1'n2t abgelichtet.



Ernte in den 1950er-Jahren: In Wahlsdorf verschaffen Parole und Flagge am G-Wagen Klarheit darüber, an wen das zuerst geerntete Getreide geliefert werden soll.



1949 kam die Kleinbahn unter DR-Verwaltung. Das Foto entstand etwa 1950, nachdem die drei Lokomotiven DR-Nummern, aber noch keine Schilder erhalten hatten.

erläutert den Betriebsablauf: „Rangiert wurde so: Der Zug aus Luckenwalde kam abends als Letzter zurück nach Dahme. Das Lokpersonal musste dann noch rund zwei Stunden rangieren und die Züge für den nächsten Morgen zusammenstellen. Tagsüber waren an der Umladestelle hinterm Bahnhof die Güter von der Regelspurbahn umgeladen worden. Das machten etwa acht Mann." Verladen wurde zum Beispiel Kohle für die Bäcker in Hohenseefeld, Markendorf und Petkus, ebenso Dünger für die Bauern. Die Güter wurden vom Reichsbahnamt Senftenberg nach Dahme vorgemeldet. „Die Arbeiter kriegten dann

Am 18. September 1957 rangiert 99 4651 auf der Schmalspurbahn und eine 52 ohne Windleitbleche auf den Regelspurgleisen des Bahnhofs Jüterbog.

FOTOS: SLG. HOEPPNER

Am 23. Juni 1960 waren aus einem Wagen des Pmg 3711 hinter Reinsdorf die Arbeiten zur Ertüchtigung des Oberbaus für Rollwagenzüge erkennbar.

FOTO: GÜNTER MEYER

Bescheid und haben den Regelspurzug aus Uckro erwartet. Die Wagen wurden dann oft per Hand hin- und hergeschoben", berichtet der frühere Eisenbahner. Aber wehe, der Kalidünger in den offenen Wagen war unterwegs nass geworden: „Dann konnte nur noch mit der Spitzhacke gearbeitet werden und es hat entsprechend gedauert." In der Erntezeit war es umgekehrt: Getreide, Zuckerrüben und Kartoffeln wurden in Dahme von Schmalspur- in Regelspurwagen umgeladen.

Auf dem Weg nach Jüterbog und Luckenwalde liefen die Güterwagen vor den Personenwagen, um sie auf Unterwegsstationen schnell abhängen zu können. Der Fahrplan sah durchschnittlich drei Minuten dafür vor. Da alle Züge handgebremst und nur mit Ketten gekuppelt waren, dürfte das Rangieren selten länger als zehn Minuten gedauert haben. Auf der Rückfahrt wurden entladene Wagen dann wieder eingesammelt. Das Zugpersonal wurde nach Achsenzahl bezahlt, daher versuchte es natürlich immer, so viele leere Wagen wie möglich wieder mit zurück zu neh-

FOTO: SLG. HOEPPNER

Beschaulich war das Dorfleben entlang der Bahn. Auch in Wahlsdorf wurden die Gänse in der Regel nur zweimal täglich von einem Zug gestört.

KURSBUCHAUSZUG: SLG. HAENSCH

Der letzte Fahrplan von 1963: Er war seit 1945 praktisch unverändert. Donnerstags fuhr ein Zugpaar von Petkus zum Markt nach Dahme.

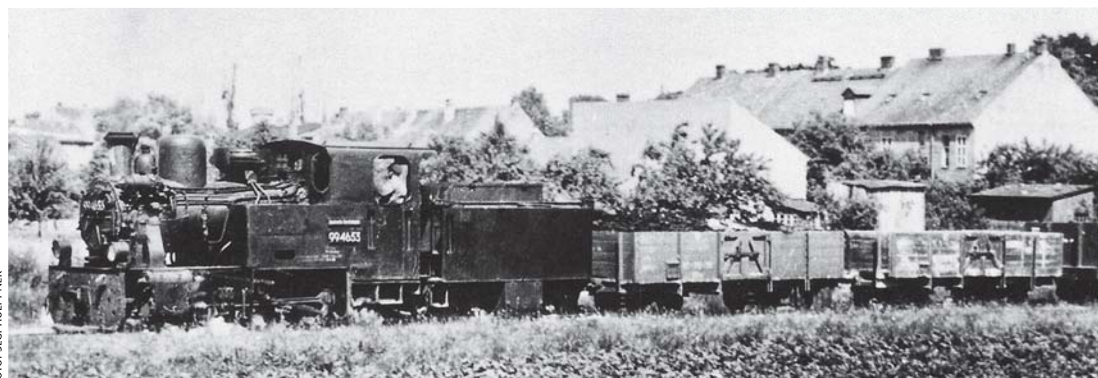


FOTO: SLG. HOEPPNER

In den beiden letzten Betriebsjahren diente die Bahn ausschließlich der Güterbeförderung.


FOTO: SLG. HOEPPNER

1965 halfen Bauern, wie hier in Ihlow, bereitwillig beim Abriss der unlängst erneuerten Gleise.



In einigen Ortschaften sind auch heute noch Schienen auszumachen, beispielsweise in Reinsdorf.

men. Von den 98 Pfennigen, die ein Rangierer pro Stunde verdiente, konnte Rudolf Fuchs nach seiner Hochzeit den Lebensunterhalt nicht mehr bestreiten. „Ich hatte nach mehr Geld gefragt. Da hat man mir schon gesagt, dass sie nicht mehr zahlen dürfen, weil es so aussieht, dass die Kleinbahn eingestellt wird. Das war 1956."

Wie Fuchs erzählt, waren es erneut einflussreiche Parteigenossen, diesmal von roter Couleur, denen die Einstellung nicht schnell genug gehen konnte. Die DR hatte die Strecke gerade für weitere zehn Betriebsjahre und für Rollwagenverkehr umfassend erneuert; der BHG-Leiter in Werbisch, Voigt, und der Dahmer Vorsteher Weber aber sollen nach dem Ende des Personenverkehrs 1963 die Verlagerung der Gütertransporte auf die Straße ausgehandelt haben. „Wir bringen Euch den Kunstdünger mit neuen W50 direkt auf den Acker. Ihr braucht nicht mehr auszuladen", sollen sie den Bauern versprochen haben. Das zog. Am 1. Februar 1965 kam zum zweiten Mal die Stilllegung.

Bis heute findet man im Fläming noch viele Spuren der früheren Kleinbahn. Und seit Anfang 2015 ist nach sehr langer Abstellung diejenige Maschine, mit der 1945 die zweite Karriere des Schmalspurnetzes begann, mit neuem Rahmen und Kessel wieder im Einsatz: 99 4652. Sie ist eine der wenigen deutschen Schmalspurloks mit Schlepptender und, wie bereits 1964 bis 1968, auf Rügen beheimatet. In der Obhut der Pressnitztalbahn dürfte ihre Zukunft für Jahre gesichert sein. □ *Olaf Haensch*




FOTOS (3): STEFAN HOEPPNER

Im Wald bei Jänickendorf ist die lange Aufschüttung zur Überquerung der Strecke Zossen – Jüterbog noch zu erkennen. An dieser Stelle ereignete sich 1920 der schwerste Unfall bei der JLKB (vgl. Foto auf Seite 38).



Ein vierteiliger VT12.14 aus dem Hause Ganz/Mávag (Budapest) dieselt am 15. Mai 1961 als Ext165 aus dem Hamburger Hbf Richtung Berlin.

Wenige Fahrzeuge revolutionierten den Schienenverkehr mehr als die leichten, stromlinienförmigen Schnelltriebwagen der 1930er-Jahre. Doch was wurde aus ihnen und ihren Nachfolgern bei der Nachkriegs-DR?

Der dritte Frühling

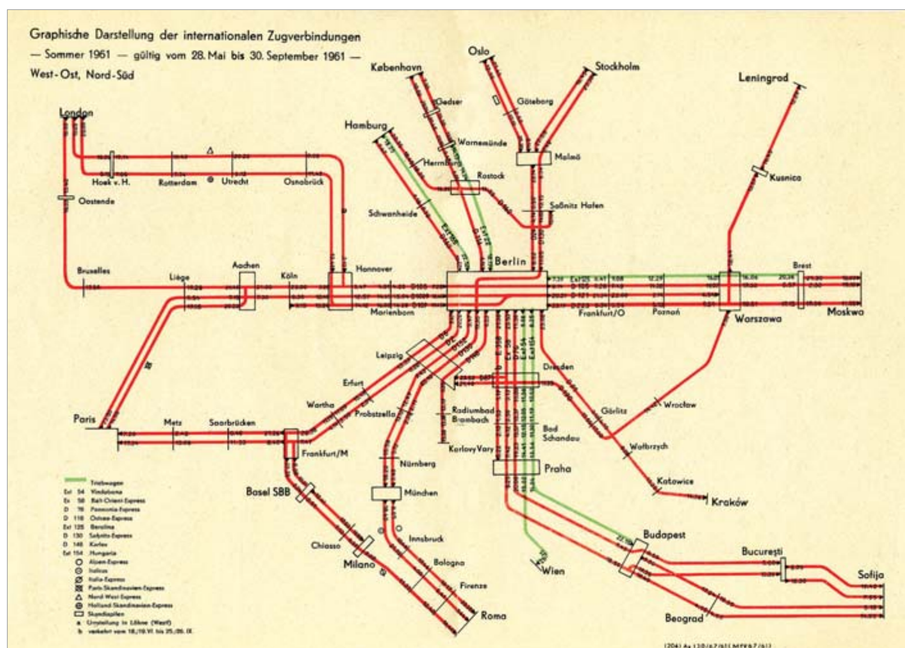
Sechs Jahre und dreieinhalb Monate, von der Jungfernfahrt zwischen dem Lehrter Bahnhof in Berlin und Hamburg-Altona Mitte Mai 1933 bis zur Mobilmachung in den späten Augusttagen 1939 am Vorabend des Krieges, währte die Glanzzeit der Fliegenden Züge. Diese futuristischen Schnelltriebwagen (SVT) standen auch eine Dekade später noch für Spitzentechnik, Eleganz und Tempo, als beide deutsche Staatsbahnen mit ihnen im September/Oktober 1949 wieder an den Start gingen. Den Anfang machte die Deutsche Reichsbahn, längst ohne Reich, nun Teil der sowjetischen Besatzungszone, am 10. September mit einer von zahlreichen Pressevertretern begleiteten und entlang der Strecke wie am Zielbahnhof unter Jubel willkommen geheißenen Fahrt des VT137 273 als FDt66 von Berlin Stadtbahn nach Hamburg-Altona. Der emotionale Empfang rührte auch daher, dass es sich überhaupt um den ersten Reisezug zwischen den beiden größten deutschen Städten handelte, nachdem sich im April 1945 ein Sprengkommando der Wehrmacht der Brücke über den Elbe-Lübeck-Kanal östlich Büchens angenom-

men hatte. Die Wiederaufnahme dieser SVT-Verbindung wirkte wie eine mit Händen greifbare Klammer wider die Ost-West-Entfremdung, in die das Vaterland unter Volldampf ratterte: Nur drei Tage zuvor etablierte sich in Offenbach am Main die zur Bundesrepublik Deutschland gehörende Staatsbahn. Als sie ihrerseits am 2. Oktober ihre Schnelltriebwagen-Ära zwischen Frankfurt und Basel mit dem als VT 04 000 bezeichneten Prototyp des Fliegenden Hamburgers (VT 877 a/b) einläutete, stand die Gründung des zweiten deutschen Staates unmittelbar bevor. Den Fliegenden Zügen in der DDR, den Mühen und dem Glanz ihrer vergleichsweise langen Einsatzzeit, widmet sich ein ausführlicher, reich illustrierter Beitrag in der aktuellen **BAHN***Epoche*.

Eigentlich klingt es vermessen, im Zusammenhang mit dem durch Kriegsverschleiß heruntergefahrenen und dank sowjetischer Demontage seines zweiten Hauptgleises entledigten Streckennetzes der DR noch von Fliegenden Zügen zu sprechen. Doch FDt 65/66 erreichte zwischen Berlin Zoologischer Garten und dem Grenzbahnhof Schwanheide bis in den Herbst 1951 eine Reisegeschwindigkeit von maximal 103,5 km/h. Damit zählte das Zugpaar zu den schnellsten Europas. Dieser Nimbus ging nach 1951 für viele Jahre verloren.

1950 schneller als in den Folgejahrzehnten

Konzentriert auf Berlin, lesen sich die vorübergehend angefahrenen Ziele im Uhrzeigersinn wie folgt: Warschau/Brest, Budapest, Wien, Prag, Karlsbad, München, Hamburg, Kopenhagen, Malmö. Wohlklingende Namen wählte die DR für ihre Vorzeige-Züge: Berolina, Hungaria, Vindobona, Mir, Karlex, Saßnitz-Express, Neptun und Berlinaren. Selbst wenn man die Wartezeiten an den langwierigen Kontrollhalten nicht berücksichtigt, von der geteilten Hauptstadt im geteilten Europa waren in allen Himmelsrichtungen Grenzen nicht weit entfernt, lag das Reisetempo der namhaften Expresszüge jedoch selten über 85, eher bei 70 bis 75 Kilometern pro Stunde.



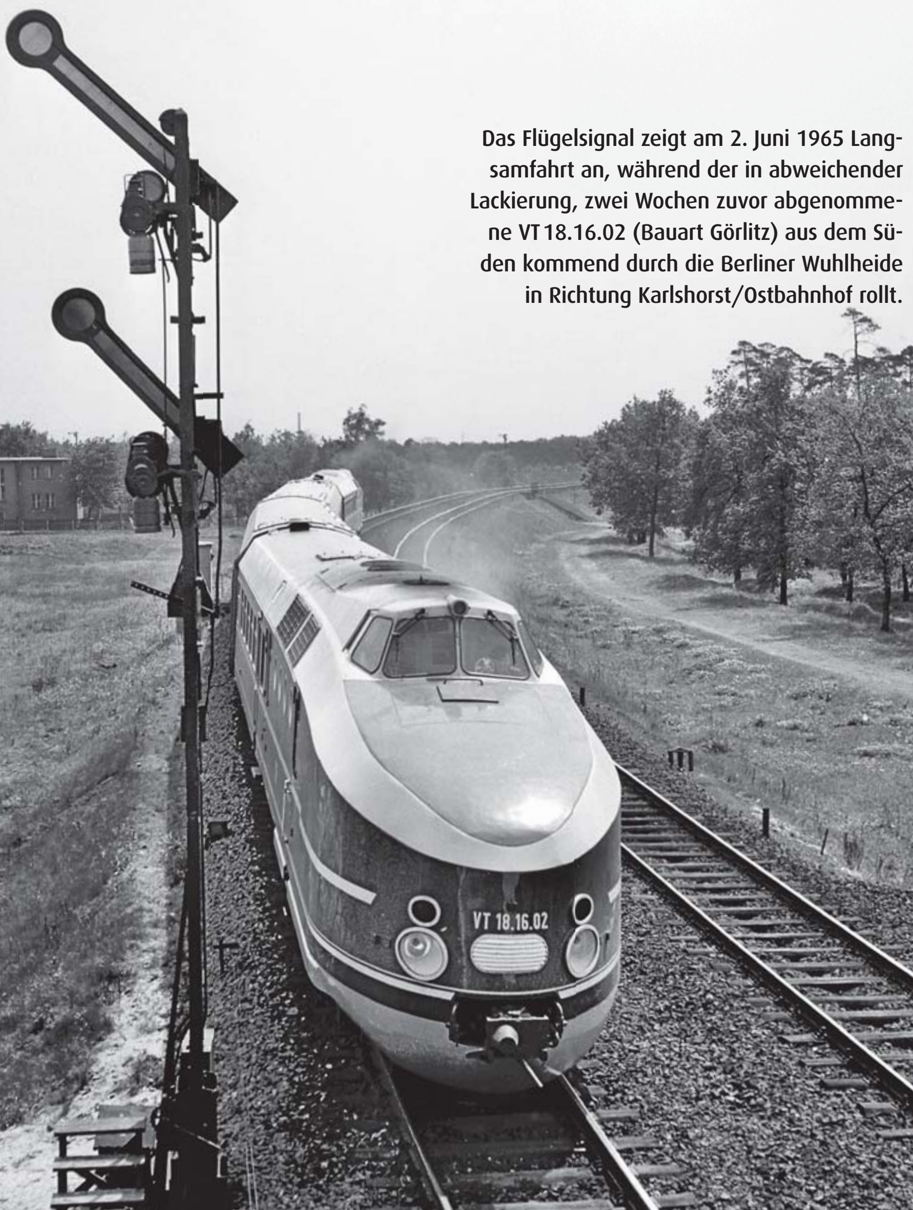
GRAFIK: SAMMLUNG GARN

Internationale Verbindungen der DR, ausgerechnet im Fahrplanzeitraum des Mauerbaus. Grün markiert sind die Triebwagenläufe (Karte aus der Zeitschrift „Der operative Dienst“).

Der DR-Fern-Schnellverkehr mit Verbrennungstriebwagen aus der Vorkriegszeit erreichte Anfang der 1960er-Jahre seinen kritischen Höhepunkt. Schon der Weg bis dahin war steinig: Während die Bundesbahn bereits 1951 bis 1954, gemeinsam mit ihren Motoren- und Getriebeherstellern Maybach (Friedrichshafen), MAN (Nürnberg), Daimler Benz (Stuttgart) und Voith (Heidenheim) neue Dieseltriebfahrzeuge beschaffte (etwa 14 Züge mit 20 Motorwagen der Baureihe VT 08), hatte

FOTO: HANS-JOACHIM KIRSCHE

Als Neptun-Express rollt im Juni 1968 ein dreiteiliger VT 137, Bauart Köln, von Kopenhagen kommend, im dänischen Fährhafen Gedser in den Schiffsbauch der DR-Fähre „Warnemünde“.



Das Flügelsignal zeigt am 2. Juni 1965 Langsamfahrt an, während der in abweichender Lackierung, zwei Wochen zuvor abgenommene VT 18.16.02 (Bauart Görlitz) aus dem Süden kommend durch die Berliner Wuhlheide in Richtung Karlshorst/Ostbahnhof rollt.

FOTO: HISTORISCHE SAMMLUNG DER DB AG/ALFRED SCHULZ



Neben dem Titelbeitrag über die Dampflokzeit auf der Ruhr-Sieg-Strecke ist das Thema Schnelltriebwagen bei der DR das umfangreichste in der aktuellen BAHNEpoche. Weitere Schwerpunkte: die S 3/6 beim Bw Osnabrück, Schüler- und Berufsverkehrszüge, der alte Heidelberger Hbf und die Bilanz der deutschen Schmalspurbahnen 2014.

(Erhältlich im Pressehandel oder bei der VGBahn unter www.vgbahn.info)

die DR, dieser technologischen Basis beraubt, Einzelfahrzeuge quasi in Handarbeit betriebsfähig im Raw Wittenberge herzurichten. Das betraf 1949 neben den VT 137 273 noch VT 137 278 (Bauart Köln), dann im Jahresrhythmus VT 137 154 und 233 (Leipzig) sowie VT 137 225 (Hamburg). Letzterer diente dem DR-Generaldirektor als Salontriebwagen. Bei Ausfall eines Kölners oder Leipzigers sprang ein Fahrzeug der Bauart Ruhr ein (etwa VT 137 293 und 294). Drei Neubautriebwagen aus Ungarn (VT 12.14 01 bis 03) entspannten die Lage ab 1954 nur vorübergehend, da ihre Laufgüte im oberen Geschwindigkeitsbereich zu wünschen übrig ließ. Vom Pech verfolgt war der Motorwagen VT 137 902 (Bauart Berlin), dem 1955 zwei Beiwagen holländischer Herkunft beigegeben wurden, die als Strandgut des Krieges in der SBZ (Sowjetische Besatzungszone) vor sich hin rosteten. Nach nur 41 500 Kilometern im Dienst erlitt er einen kapitalen Kurbelwellenschaden. Es folgten 1956/57 zwei andernorts beschaffte und mühselig aufgearbeitete Einzelstücke (VT 137 234 und 852). Sie blieben nach 1945 in Polen beziehungsweise der Tschechoslowakei und wurden gegen Lokomotiven ausgelöst.

Abgestellte West-Züge erfuhren Ost-Comeback

Nennenswerte Abhilfe verschaffte 1958 der spektakuläre Deal über den Ankauf von acht ausrangierten Schnelltriebwagen der Bundesbahn. Die Abwicklung geschah mitten in einer heißen Phase des Kalten Krieges (zwischen Hallstein-Doktrin und Chruschtschow-Ultimatum) über die Agentur für Handel und Industrie in West-Berlin H. Lüben und dem Industrie- und Handelskontor W. Radtke & Co. in Frankfurt/Main. „Die Fahrzeuge werden gekauft wie besichtigt. Mängelrügen nach Übernahme sind ausgeschlossen", lautete es in den Verträgen. Gemäß der für jeden SVT ermittelten Zeitwerte und Zustandsfaktoren beliefen sich die Kosten auf 878 000 DM (Valuta-Einheiten), die in Gestalt von Kränen der Leipziger Kirow-Werke beglichen wurden. Äußerlich versetzte die DR die hinzugewonnenen Fliegenden Züge in ihren Ursprungszustand, lackierte sie im klassischen Elfenbein/Violett, schaffte die Rundungen der Frontfenster ab und schickte sie mit den Nummern ins Rennen, unter denen sie von Beginn an unterwegs waren. Doch was tun, wenn Motoren und Getriebe streiken? Schließlich betrieb die DR eine Art Triebwagen-Diplomatie. Verkehrsminister Erwin Kramer drückte es am 13. Juli 1961 so aus: „Die bisherige sichere und pünktliche Durchführung dieser internationalen Schnelltriebwagenverbindungen hat dazu beigetragen, dass die internationale Bedeutung und das Ansehen der DDR weiter gestiegen sind." In einem Schreiben an den Minister für Finanzen erbat Kramer die kurzfristige Bereitstellung von 1,8 Millionen Valuta-DM, um vier weitere SVT und wichtige Ersatzteile westlicher Herkunft von der Bundesbahn zu erwerben. Nur so sei der Verkehr aufrechtzuerhalten, ehe Rekonstruktionsmaßnahmen greifen und erforderliche Schnelltriebwagen aus DDR-Produktion eintreffen. Bekanntlich wurde daraus nichts, weil der Mauerbau am 13. August andere Prio-

ritäten setzte und das internationale Ansehen der DDR für immer ramponierte. Nebenbei wirft Kramers Schreiben die Frage auf, ob der Verkehrsminister vier Wochen davor in den Plan, die Mauer zu bauen, eingeweiht war.

Acht 1963 bis 1968 endlich vom VEB Waggonbau Görlitz gelieferte Prestigezüge (VT18.16 01 bis 08) verdrängten die in die Jahre gekommenen Vorkriegstriebwagen aufs Abstellgleis (bei Ersatzteilmangel) oder zumindest auf Verbindungen des Binnenverkehrs. Mitte der 70er-Jahre verkehrten noch zwei Kölner als D 581/586 Berlin Ostbahnhof – Bautzen. VT 137 273 und 856 (seit 1970: 182 001/002 und 009/010) sprangen noch bis 1979/80 sporadisch für einen Görlitzer als Ex 162/163 zwischen Berlin und Leipzig ein. Letzter im Bunde war der Salontriebwagen 137 225 (183 252). Er schied am 10. Januar 1981 aus, 31 Jahre und vier Monate nach dem Neustart der Fliegenden Züge.

Dritter Frühling: Ein SVT der Bauart Köln, der vom Förderverein Dieselschnelltriebwagen betreute 137 856, befindet sich seit Ende 2014 im Werk Cottbus. Seine Wiederinbetriebnahme ist geplant. □

Robin Garn



FOTO: WALTER HOLLNAGEL/SAMMLUNG GARN

Erst über vier Jahre nach Kriegsende konnte der Reisezugverkehr zwischen Berlin und Hamburg wieder aufgenommen werden. Der geschmückte VT 137 273 ist als FDt 66 in Altona eingetroffen.

FOTO: RBD SCHWERIN

Einfahrt eines zweiteiligen VT 137 der Bauart Hamburg als Ex 21 „Neptun" in Warnemünde. Von hier wird das Fahrzeug über die Ostsee nach Gedser/Dänemark trajektiert (August 1961). Links das sowjetische Walfang-Mutterschiff „Juri Dolgoruki", das ursprünglich 1925 als Hapag-Schnelldampfer „Hamburg" von Blohm & Voss gebaut wurde.

GÜTERBAHNHOF
WWW.MODELLEISENBAHNER.DE



MINI-MARKT – VERKAUFEN
BÖRSEN – TAUSCHEN
MÄRKTE – SUCHEN

VERKÄUFE
Dies + Das

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.de

Hessenwald-Hof Service Center: Individuelle Programmierung von Modellbahnanlagen – Programmierseminare im Rhein-Main-Gebiet mit Schauanlage www.erlebniswelt-Modellbahn-rhein-main.de, Tel.: 06150/83910.

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 30,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

www.modellbau-chocholaty.de

Verkaufe Proxxon Bohr- und Fräsbank BFB 2000 neu € 140,– VB, Proxxon Fräsmotor BFW 36/E mit Netzgerät € 125,– VB, Maschinenschraubstock 75 mm Backenbreite neu € 25,–. Tel.: 07151/2051730.

www.jans-modellshop.de

Super-Vitrine für N: Mattweiss, Aufstellfläche 15 Meter! Maße B123/H70/T10. Hochw. Schreinerarbeit, an Abholer in Solingen, € 200,–. Foto anfordern. Tel.: 0212/24929904.

KKW-modellbahn-reparaturservice.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

www.modellbahnservice.de

Verkaufe: LGB 1 Zentrale MZS III 250 €, 1 MZS Power Booster 125 €, 2 Handy 55015 mit RC Sender 55055 für je 150 €, 1 RC Empfänger 55050 100 €. Anfrage E-Mail: ffw-geyersdorf@gmx.de.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.lok-doc-wevering.de

Bedrahtete SMD Leuchtdioden 0402/0603. Beratung und Verkauf: www-led-am-stiel.de. Tel.: 015127531334, E-Mail: mmcity@gmx.de.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

Märklin Spur 1, T3 aus 5501 + 6 Güterw. € 700,– + 1* 56101. LGB 22841 + 3 P-Wagen, DR, Hoffm. Lizenz LGB € 600,–. Tel.: 05731/52301.

www.spur-0.de

Gartenbahnrestbestände: Roll. Material, Zubehör, Gleismaterial, div. Hersteller. Tel.: 030/97864166.

0: BR 216 (V 160) DB, T 3 DR. Einige 2-achsg. Pers.- u. Güterwg. Alles unbenutzt. Stapelweise ME-Hefte, auch DDR-Hefte. Tel.: 030/53002793.

VERKÄUFE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.suchundfind-stuttgart.de

Bachm. Spectrum, 1x 25762 (Climax), 1x 25663 (Shay) + 27599, 27299, 27199 € 350,–. Tel.: 05731/52301.

günstig: www.DAU-MODELL.de

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Biete: Märklin Pop D-Zugwagen LüP 282 mm aus Set 43919, 1x Aüm, 1x ABüm, 1x Büm, 1x BDüm. Alle Wagen mit Hamo-Achsen, je Wg. € 30,–, alle Wg. zusammen € 100,–. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218.

www.jbmodellbahnservice.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

Biete günstig russische H0 Panzerzüge, Eisenbahnen, Autos und Gebäude. Meist Eigenbau, auch nach deutschen Vorbildern, Liste frei. Kondratiev, Postfach 780, RUS-199155 Petersburg. petrocon@yandex.ru.

www.d-i-e-t-z.de

www.Trainstore24.com

Biete: Märklin Güterwagen je 1x 4617+4618 ohne Ladung je € 10,–, 2x 4619 je € 10,–, 2x 4620 je € 10,–, 1x 4623 je € 8,–, 2x 4633 je € 15,–, 2x 4639 je € 8,–, 1x 4654 € 10,–, 1x 4872 € 10,–, 1x 4934 € 15,–. Alle Wagen mit Hamo-Achsen. W. Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218.

www.modellbahnritzer.de

www.puerner.de

www.carocar.com

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 3450 4-6-4 von Key € 300,–
UP Big Boy von Key € 750,–
UP Big Boy von Tenshodo € 1000,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Modelloberleitungen
www.SOMMERFELDT.de

TT-Panzersoldaten
4 Figuren, bemalt € 12,50
www.hauser-figuren.de
Tel.: 035841/36752 • E-Mail: info@hauser-figuren.de

www.mbs-dd.com

In **Original-Verpackung** verkaufe ich meine sehr wenig bespielten Personen- und Güterwagen der Epochen I, II, III, IV u. V, fast wie NEU von: Fleischmann, Märklin u. Piko. Günstige Preise, bitte Bestandsliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, Fax: 0421/4860580 oder E-Mail: klaus.buechner@rbb.de.

www.1000Loks.de

www.augsburger-lokschuppen.de

Auflösung einer großen Samml. Militärfahrzeuge für AC und DC – Loks u. Wagen – alle in Handarbeit hergestellt, Fotos vorhanden. Anfragen an info@safe-gmbh.de oder 02641/28466.

BR 60, BR 61 Lima/Rivarossi neu – Motor – Kompletteinbau m. Schwungmasse je € 99,–. Steffen Meier Modellbau, Kopernikusstr. 15, 06449 Aschersleben. Tel./Fax: 03473/814610.

www.spiel-hobby-Hank.de

Biete: Fleischmann IC-Wg. LüP 282 mm, Ep. 5, Verkehrsrot-Grav. 1x 5100, 1x 5101, 1x 5102, 1x 5103, 1x 5104, 2x 5105, 1x 5106 je Wg. € 30,–. Alle Wg. zusammen € 200,–. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.Modellbau-Gloeckner.de

MBW Spur 0 GmbH
Bezahlbare Modelle in 1:45 www.MBW-Spur-0.de

www.MODELLBAHNSHOP.de
Inh. Ralf Korn
Fachgeschäft & Versandhandel
Modelleisenbahnen, Modellautos, Gartenbahnen, Fachbücher uvm.
Theodor-Körner-Str. 1 04758 Oschatz
☎ 03435 988240
info@modellbahnshop.com
www.modellbahnshop.com

www.zum-alten-dampfross-berlin.de
Modellbau – Planung und Bau von Modellbahnanlagen
Zum alten Dampfross
Inh. Mike Lorbeer
Kunibertstrasse 17 | D – 12524 BERLIN
Tel.: + 49 (0) 30 / 670 68 107
MoBa · Work
Inh. Dipl.-Ing. Jochen Krause
Tel.: + 49 (0) 30 / 64 93 325
www.mobawork-modellbahnanlagenbau.de

Verkaufe Umbauten für Trix Express, sehr viele Firmen, alles fabrikneu oder neuwertig, zu günstigen Preisen. Liste anfordern gegen 60 C. Olaf Radeck, Heubachhof 19, 87437 Kempten.

www.baehnlewerkstatt.de

www.modelleisenbahn.com

Sammlungsauflösung Gleichstr. H0: Roco, Fl., Trix, Märkl., Rivar., Lilip., Hornby, Bachm., Dampf, Diesel, ELoks, neu u. gebr. Güterw., D2 Wagen, PWAG, Fl. Profi-Gleis, Weichen aus Anlag. Abbau, viel Zubehör, Märklin Geb. o. Verp. BR 89, V 260, V 216, 9 vers. Güterwg., Kranw., Autotranspwg., Pers.-Wagen, kpl. € 250,–. Liste anfordern. Norbert Huber, Steinrennen 34, 88634 Herdwangen.

www.modellbahn-pietsch.com

www.menzels-lokschuppen.de

Piko: mit Dek. DCC BR 119 € 54; BR 55 € 57; BR 242 grün € 78. Fl. BR 89 m. Dek. € 69. Roco m. Dek. BR 220 € 69; VS 98-VT 98 m. Innenbel. + Dek. € 100. Piko Kesselwg. Set € 38, 4-achs. G-Wg. € 11. Lemke, 030/41702271, jwlemke@t-online.de.

www.zuz-modellbahn.com

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.Spielewelt-am-See.de
Kleinserien und Co. in H0-TT-N

N-Bahnkeller
Binsfeldstr.5
31688 Nienstädt
0177-3784252
05721-89080-30 FAX 29 www.n-bahnkeller.de
An und Verkauf von
Modelleisenbahn in N/HO Zubehör
Digitalumbauten, Anlagenbau
und Beratung
Vermietung einer 10x11m
Schauanlage

www.dampfzug24.de

Verkaufe: Liliput 05 Dampflokomotive (Baujahr 1985) f. € 250,– 1:87, Liliput 01 Dampflokomotive 01 (1985) 1:87 f. € 250,– oder gegen Gebot. Tel.: 04362/502577.

www.modelltechnik-ziegler.de

Märklin H0 Dampflok 03 3085 Primex-D-Zugwagen 4009, 4197, 4198, Ep. IV, OVP, € 110,–. Tel.: 02154/8959485.

www.werner-und-dutine.de

Verkaufe Fleischm. 2x BR 65 (4065) mit unterschiedlichen Betriebsnr. und Roco BR 57 (04116). Alle DB, Epoche 3, Vitrinenmodelle und org. verpackt, je € 110,–. Tel.: 0163/1443627.

www.kieskemper-shop.de

Verkaufe: 13x Roco 802 (Ssy/LeoPz) OVP nicht zugerüstet € 300,– oder Gebot. Ca. 170 Piko H0 Wagen, 60 nicht verpackt, ladenneu, alte Ausführung vor 1989, kpl. € 400,– oder Gebot. Burkhardt, Am Berg 3, 96275 Marktzeuln.

www.modellbahn-keppler.de

Seit 1923 Qualität von Westfalia®
Werkzeug
Gratis Katalog
Jetzt anfordern!
www.westfalia.de

Ätztechnik
Alles zum Selbstätzen, Messing- u. Neusilberbleche ab 0,1mm, beidseitig mit Fotolack u. Schutzfolie, Ätzanlagen und Belichtungsgeräte, Chemikalien, **Ätzteile** für Z, N, TT, H0, 0, Schwarzbeizen f. versch. Metalle, Miniaturketten, viele Messingprofile, **Auftragsätzen nach Ihrer Zeichnung**
Ausführlicher u. informativer **Katalog** gegen € 5,-- Schein/Überweisung (wird bei Kauf angerechnet)
SAEMANN Ätztechnik
Tel. 06331/12440 • Fax 06331/608508
Zweibrücker Str. 58 • 66953 Pirmasens
Internet: www.saemann-aetztechnik.de
Mail: saemann-aetztechnik@t-online.de

Lokschuppen Hagen-Haspe
Exclusive Modelleisenbahnen
und mehr .... vieles mehr
seit 1977
www.lohag.de
Kein Internet? Listen kostenlos! Tel.: 0 23 31 / 40 44 53
D-58135 Hagen • Vogelsanger Straße 40

Digital-Profi
werden Sie mit unseren preiswerten Fertigmodulen und Bausätzen für die Digitalformate
Märklin-Motorola und DCC
sowie die Rückmeldesysteme
s88, RS und Roco!
Katalog gegen € 5,00 in Briefmarken.
www.ldt-infocenter.com
LDT
Littfinski DatenTechnik (LDT)
Kleiner Ring 9 / 25492 Heist
Tel. : 04122 / 977 381
Fax : 04122 / 977 382

Fleischmann 4063 BR 64 DRG Top € 79, Fl. 4102 BR 03 DB Witte Schnittst. neuw. € 220, Fl. 5081 Speisew. DRG € 29, Fl. 855286 O-Bus Transp. € 27, Fl. 6050 Hand-Drehscheibe € 28, Mä. 43352 2 Nebenbahnwg. rot-creme € 69, Mä. 42359 PwPosti-34a DB € 22, Tr. 22140 E 41 Sound Knallfrosch, neuw. € 160, Tr. 24090 Schienenreinigungswg. € 29, Ro. 44706 FS 2Kl. Ep. 3 € 38, Li. 12604 VT 06 Rheinblitz DB rot € 120. Konvolut Gebäudemodelle (Pola, Kibri, Faller) + Spezial Themenhefte abzugeben. Liste anfordern! Tel.: 0212/24929904.

www.moba-tech.de

Spur H0, Gützold, „Sachsenstolz" BR 19 017, unbespielt, Originalverp., VB € 400,–. Helmut Jahn, Neudörfel 15, 07570 Weida. Tel.: 036603/41966.

www.modellbahnshop-remscheid.de

www.modelltom.com

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Roco 23257 V 200 Urversion neuw. € 80,– und Super-Vitrine für N zu verk. Siehe Rubrik Dies + DAS für Maße und Details! Tel.: 0212/24929904.

Sp. N „Saxonia + Adler" in Holzschatulle für € 350,– zusammen abzugeben. DVD-Modellbahn TV von 1–35 für € 100,– abzugeben. A. Doll, Tel.: 0173/1845692.

www.Trainstore24.com

Spur N Arnold, Lufthansazug, BR 111 + 3 Wagen + BR 103 kompl. € 150,–, OVP, nur Probefahrt. L. Ackermann, Beckstr. 78, 64287 Darmstadt. Tel.: 06151/291169.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

Fleischm. Spur N, 2x 9152 (Drehscheibe) + Turn Control € 300,–. Tel.: 05731/52301.

Das wichtigste gibts bei mir gratis – nämlich gute Beratung, ich bin selber Modellbahner und das mit den Vitrinen mache ich schon über 40 Jahre. Warum sind Ihre Modelle immer noch im Karton? Sie haben ja nichts davon. Aber wenn Ihre Modelle in einer Erhardt-Vitrine stehen, dann wird auch Ihre Frau mit Ihrem Hobby einverstanden sein. Schreiben Sie an **Franz Erhardt, Europaring 9, 51109 Köln**. Postkarte mit deutlichem Absender genügt und Sie erhalten das seit 15.10.2014 neue umfangreichere Prospekt. Wenn Sie mir Ihre Spur angeben, werde ich das im Prospekt besonders kennzeichnen.

www.modellbahnservice-dr.de

Lenz-Digital plus zu verkaufen: Belegtmelder LB 100 u. LB 101, Schaltempfäger LS 100 m. Rückm., Spannungsmelder LB 050, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Günstige Preise, bitte Bestandliste anfordern. Alle Preise verstehen sich für frei-Haus-Lieferung. K. Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.Trainstore24.com

Über 400 Auto-Modelle 1:87, wie Pkw auch Polizei u. Notarzt, Cabrios, Coupés, Kombis, Sportwagen, Feuerwehr-Fahrzeuge, Klein-Transporter, Lastzüge mit Hänger, Solo-Zugmaschinen, Koffer- u. Kühlkoffer-Lastzüge, Großraum-Sattelzüge, Öl-Tanklastzüge, Klein-, Reise- u. Doppeldecker-Busse, Pkw Art Collection rancing, Pkw der DTM und viele mehr von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Modelle von Märklin, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Fast alle in Original-Verpackung. Bei Abnahme von 20 Stück ./. 20%, ab 50 Stück und mehr ./. 50% auf die aus den 90er Jahren stammenden Preise. Bitte Bestandsliste mit den günstigen Preisen anfordern. Alle Preise = frei Haus-Lieferung. Klaus Büchner, E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

Brückenvielfalt von Z bis 0
www.hack-bruecken.de

Vollmer Bausatz H0 3522, Bahnhof „Burghausen" € 50,–; H0 Fertigmodell 5606 „Porsche Zentrum" € 35,–. Beide Modelle im org. Karton. Tel.: 06864/1825.

www.jordan-modellbau.de

Spur Z (1:220) Zubehör: Figuren, Dioramen, Ätzteile, CNC Bausätze, über 200 verschiedene Artikel, filigrane Handarbeit aus Deutschland. Onlineshop: www.klingenhoefer.com, Creativ-Modellbau Klingenhöfer, Köln. Tel.: 02336/872351, mobil: 01577/4173268. E-Mail: creativmodellbau@gmx.de.

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

www.bahnundbuch.de

Verkaufe Modelleisenbahner 3/1960 bis 3/1989, insgesamt 209 Hefte, € 10,– bei Selbstabholung oder € 25,– DHL-Versand (Selbstkostenpreis = Inserat/Versand). 15732 Schulzendorf, Kontakt und Liste ab 18 Uhr 0160/5718113 per WhatsApp.

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

Selbstgedrehte DVDs in HD-Qualität von den großen Wiener Bahnhofsumbauten: „Wien Nord im Wandel", „Facelifting für den Westbahnhof", „Vom Südbahnhof zum Hauptbahnhof". Je DVD € 15,– inkl. Versandkosten. Bei Bestellung von 2 Filmen € 25,–, bei drei Filmen € 30,–. Bezahlung gegen Rechnung nach Erhalt. Günter Braun, A-1020 Wien, Glockengasse 1. Tel.: +43-699-11158699, E-Mail: guebra@live.at.

GESUCHE
Dies + Das

Welcher Modellbahner fertigt H0-Beschriftungssatz K.Bay.Sts.B. für den Tender einer Trix-Lok an. Tel.: 089/987128.

MEB-Zeitschriften gesucht. 1. eisenbahn modell + vorbild Zeitschrift (Schweizer Ausgabe EK) 1985–1990. 2. Loki (Schweiz) 2000–2010. Angebote an J. Drescher, Tel.: 0049/3722/409823.

Modell Eisen Bahner · MIBA – DIE EISENBAHN IM MODELL · Eisenbahn JOURNAL · VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

PRINT + INTERNET
ÜBER 200.000 KONTAKTE

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

ANZEIGENSCHLUSS MEB 7/2015: 08.05.2015

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ____________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Wir suchen ständig Modelleisen-bahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel. 05544/912031 oder 0170/2229810 uwe-quiring@t-online.de.

An- und Verkauf – Neuware
Modellbahn + Modellautos
Modellbahn-diehl@t-online.de
Tel.: 0172/7158412 • Fax: 06233/25793

"De Isenboner"
Ihr Modellbahn An- und Verkauf in Kiel
An- und Verkauf aller Spurgrößen:
1 • 0 • H0 • N • Z
Loks, Waggons, Zubehör + Komplettanlagen.
Digitalisierung und Instandsetzung aller Art
"De Isenboner" • Matthias Dorsch
Preetzer Chaussee 142 • 24146 Kiel
Tel.: 0160/96620002
www.de-isenboner.de • info@de-isenboner.de

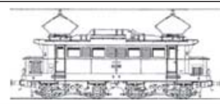
GESUCHE
Fahrzeuge 0, I, II

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

LGB und Echtdampf gesucht. Kaufe auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Privater Modellbahner freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche für meine private Sammlung Loks und Wagen in Spur 1 von Kiss – Dingler – KM 1 – Hübner – Fulgurex – Lemaco – Märklin und andere. Angebote bitte an harald4241@live.de oder 02641/28466.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.



Paternoster
Alle Spurweiten
-die bessere Lösung für den Schattenbahnhof
Individuelle Fertigung
Funktionsmodellbau
RALF KESSELBAUER
Robert-Bosch-Str.4 71711 Murr
Tel 07144 / 97494 Fax 07144 / 897 997
www.kesselbauer-funktionsmodellbau.de

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

www.vgbahn.de

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

www.jano-modellbau.de

M Ablaufsteuerungen: Effektgerät und Decoder in einem.
Abläufe für Licht, Signale, Bahnhöfe, Zugsteuerungen... L32 und U8 neu von:
www.multi-steuerung.de
Besuchen Sie uns in Dortmund auf der *Intermodellbau 4.G06*

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Suche: Micro-Metakit Reihe 108.02 K.K.St.B., Art.-Nr. 00702H sowie Reihe 306.02 K.K.St.B., Art.-Nr. 02701H Kaiser-Lok, zahle Neupreis von Roco Reihe 109 Art.-Nr. 72110 oder 72111. M. Schniebs, Tel.: 06181/690354.

Suche H0 Schneepflug „Meiningen" von Spieth und EDK 80 blau DR. Peter Schlüter, Dorfstr. 32, 16818 Netzeband. Fax: 033924/70257.

Sammlerkreis sucht Modelleisenbahnen, alle Spuren, gern größere Objekte komplett, Abholung ggfls. mit Abbau einer Anlage vor Ort, einfach unverbindl. Angebot einholen. 0174/1743374 (bin viel unterwegs).

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
contact@us-brass.com

Suche H0-Sammlungen und Anlagen (auch Anlagenabbau). Jede Größenordnung, faire Preise. F. Richter, Tel.: 06047/977440, E-Mail: hfrankrichter@t-online.de.

Suche: Born Bausätze + Modelle Ep. I/II. Lemaco Ec 3/4, A 2/4, Westmodel ABm 2/5 (RVT) FZm 1/2 (ST). Alles, auch defekt od. nicht kompl. Tel. mobil 0041/797211788, E-Mail: gotthard@vtxfree.ch.

www.MDVR.de Wir nehmen uns Zeit für Sie! Ihr Partner für rautenhaus digital

Züge & Zubehör
Trains & Accessoires
Bahnhofstr. 9 • 85567 Grafing b. München
Tel.: 08092/85194-25 • Fax: 08092/85194-26
info@zuz-modellbahn.com
www.zuz-modellbahn.com
Öffnungszeiten:
Mo.–Fr. 10–13.30 Uhr u. 14.30–18 Uhr
Sa. 9.30–13.30 Uhr
Ihr Modelleisenbahn-Fachgeschäft in Grafing b. München
ca. 150 m vom Bhf (S4) entfernt, Richtung/Nähe Marktplatz

Wochenpauschalpreis mit Halbpension ab CHF 665,– / € 600,– pro Person

BERGFRÜHLING-SPECIAL

- 4 Tage Aufenthalt im gemütlichen Doppel- oder Einzelzimmer mit Dusche / WC, Haarföhn, Radio/Sat-TV, (gratis WLAN-Zugang)
- inklusive Graubündenpass Rhätische Bahn, Postauto und Matterhorn-Gotthardbahn, 3 Tage freie Fahrt
- Schlemmer-Halbpension (4 Gänge), nach Wunsch einmal Fondueabend
- ab CHF 490,– / € 440,–

Familie R. + A. Uffer • CH-7477 Filisur/GR
Tel.: (0041) – (0)81 / 4 04 11 80 • Fax: 4 04 24 80
E-Mail: hotel.grischuna.filisur@bluewin.ch
http://www.grischuna-filisur.ch

HOTEL RESTAURANT
Grischuna
albula FILISUR



Der ideale Standort für Bahn- und Wanderfreunde, ruhig und sonnig, direkt am RhB-Bahnhofsgelände gelegen (Haltestelle Bernina und Glacier Express, Unesco Welterbe Strecke), nahe beim Landwasserviadukt.

Modelltechnik – Modellbahnen Inhaber: Lars Hempelt
Neuer Standort:
Schandauer Str. 96 • 01277 Dresden
Tel.: 0351/3100290 • Fax: 0351/3100291
www.hempelt-modellbahn.de
Anlagenbau • Digitalservice • Reparaturen
Vor-Ort-Service • An- und Verkauf • Versand



Modellbahn
Pietsch
Prühßstr. 34,
12105 Berlin-Mariendorf,
Tel.: 0 30/7 06 77 77
www.modellbahn-pietsch.de
Roco – Auslaufmodelle zum Sonderpreis
63713 DB AG BR 150 Elektrolok ~~182,00 €~~ **139,99 €**
Auslaufmodellliste gegen 1,45 € in Briefmarken!! Bitte Spur angeben!! z.T. Einzelstücke!
Zwischenverkauf vorbehalten! Versand nur per Vorauskasse (+ 6,00 € Versand)

H0-Sammlung, auch Schmalspur, von privatem Modellbahner bei fairer Bezahlung gesucht. Tel.: 0341/4613285.

Suche Märklin-H0-Sonderwagen, Digital-Info-Tage, neu, OVP, von 2009 und 2013. Tel.: 07502/4539.

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche.nic@freenet.de – Danke.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Modelleisenbahn gesucht, Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, LGB, komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Barzahlung. Tel.: 0211/4939315.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, www.modellbahn-paradies-erftstadt.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.



Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./ Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/ 11661343.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni.s@arcor.de.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Suche in TT: Roco 142 001-7, 142 003-3; Tillig 118 060-3, 219 064-3. Tel.: 0172/8635047.

TT, N, Z gesucht, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung. Privater Sammler freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Bundesweiter Ankauf v. Modellbahn. Hochwertige Sammlungen oder Geschäftsauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Wir freuen uns auf Ihre Nachricht. 05251/5311831, info@modellbahnbuedchen.de.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06732/932236. E-Mail: baader@dansibar.com.

GESUCHE
Fahrzeuge sonstige

Suche Fleischmann Lok R BR 64, Bemo-Achsen H0m RhB-Wagen u. Loks. Angebote an Jörg von Allmen, Schachenstr. 11, CH-5105 Auenstein.

GESUCHE
Literatur, Video, DVD

Wer ist noch Abonnent von Sammelwerk „Deutsche Bahnbetriebswerke" aus dem GeraMond-Verlag? Bitte um Kontaktaufnahme per E-Mail: Schlappenleger@web.de.

Suche Einbauanleitung Fleischmann-Drehscheibe Nr. 6250. Tel.: 02241/21720 oder 0172/5603367.

Hier könnte Ihre Kleinanzeige stehen. Kleinanzeigencoupon zum Runterladen unter https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/kleinanzeigen/bestellcoupon.html oder anfordern bei E. Freimann, Tel.: 08141/53481-152.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

SONSTIGES

www.menzels-lokschuppen.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart oder www.fes-online.de.

www.modellbahnen-berlin.de

www.kieskemper-shop.de

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

Am 14.05.15 ab 10 Uhr großes Herrentagsfest im Eisenbahn-Verein in Letschin bei Seelow! Kaffe, Kuchen, Mittagessen, Unterhaltung und eine große Ausstellung der kleinen und großen Eisenbahn und einer Fahrt mit unserer Feldbahn laden ein!

www.puerner.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Bei Modellbahnfreunden Urlaub machen mit Seminaren für Lampen- und Landschaftsbau und kleine Dioramen. Eine 20 m lange Modellbahnanlage erwartet Sie. Nebenbei können Sie das Saale- u. Unstruttal erkunden mit vielen Sehenswürdigkeiten. Tel.: 03445/770639.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Wernigerode – Harz
4 x Übernachtung im Doppelzimmer inkl. Frühstück pro Person ab € 136,– zzgl. Kurbeitrag der Stadt WGD, kostenfreie Nutzung der Buslinien im gesamten LK Harz oder Spargangebot von Sonntag bis Freitag
4 Nächte bezahlen = 5 Nächte bleiben
Harzpension Familie Mann
Mühlental 76 • 38855 Wernigerode
Tel.: 03943/501127 • Fax: 03943/501348
www.harzpension-mann.de • mail@harzpension-mann.de

ADLER MODELLSPIELZEUGMÄRKTE
über 30 Jahre www.adler-maerkte.de

12.04. **Solingen, Theater- und Konzerthaus** Konrad-Adenauer-Str. 71
19.04. **Übach-Palenberg, CMC, Lohnhalle** Carlstr. 50
26.04. **Langenfeld, Stadthalle,** Hauptstr. 129
01.05. **Bonn Bad Godesberg, Stadthalle** Koblenzer Str. 80
03.05. **Neuss, Stadthalle,** Selikumer-Str. 25
10.05. **Wuppertal, EVENT PUNKT** Deutscher Ring 44
Marktzeiten 11-16 h
ADLER - Märkte GmbH - 40721 Hilden - Telleringstr. 14
Tel.: 02103-51133 - Fax: 02103-52929 - info@adler-maerkte.de

Karwendel-Außerfern-Zugspitzbahn alles von Grainau aus! Ferienhaus, 2 Zi., Kü., Bad, Terrasse m. Bergblick, 2 Pers. € 60/Tag (GrainauCard), 2 Min. zu Bus-Zugspitzbahn. 08821/74987.

Verk. ehemal. Nebenbahnhaltestel., 10 Min. vom Strand, teils renoviert, als Ferienhäuschen, PLZ: F-50660, Erdgeschoss fast fertig, gleich bewohnbar, als Bahnübergang noch in Betrieb, 2-stöckig + Speicher. Mehr Info: eric.havel@hotmail.fr.

www.fewo-wildfeuer.de

Urlaub mit meiner LGB in der nieders. Elbtalaue? Das geht! 2 Zi. FeWo mit Bad/Dusche, Sauna, TV, Küchenbenutzung. LGB-Außenanlage zum Mitspielen. Einzelheiten und Reservierung unter www.elblokomotive.de.

Ferien mit der Konus-Gästerkarte = kostenlose Fahrt in ÖPNV im gesamten Schwarzwald: Bräunlingen, ruhige FeWo im Gebiet der Höllental-Dreiseen- u. Schwarzwaldbahn. Ab 31,– €/Tag, NR, TV, Internet, großer Garten, Tiere erlaubt, 0771/61307, swfitzner@freenet.de, www.fewofitzner.de. Ganz in der Nähe der Wutachschlucht mit der Sauschwänzlebahn. Viele Ausflugsmöglichkeiten, Wander- u. Fahrradtourenvorschläge.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.



Modellbahnbörsen
26.04. Karben
Bürgerzentrum, Rathausplatz 1, 61184 Karben
03.05. Mörfelden
Bürgerhaus, Westendstr. 60, 64546 Mörfelden-Walldorf
07.06. Frankfurt-Höchst
Pfaffenwiese 301, 65929 Frankfurt-Höchst
Eintritt € 4,–
Öffnungszeiten: 10–15.30 Uhr
Lebenspartner und/oder Kinder unter 16 Jahre in Begleitung: EINTRITT FREI
www.hadix-modellbahnboerse.de
Kontakt: Hadix-Modellbahnbörse
Am Kronberger Hang 3 • 65824 Schwalbach
Tel.: 0177/3445473 • mail@hadix.de

Eisenbahn-, Puppen- und Spielzeugmarkt
Sonntag, 03. Mai, Kursaal Bad Cannstatt
Sonntag, 06. September, SEAS Bruchsal
jeweils von 11.00–15.30 Uhr
Modelleisenbahnen und Blechspielzeug
Info: Dr. R. Theurer 07 11/5 59 00 44, info@theurers.de

Nordsee Nor-Norddeich FeWo 57m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, Terrasse, Strandkorb, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–, Hausprosp. anford. Haag, 04931/13399.

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

www.modellbahnboerse-berlin.de
19.04.: 01069 Dresden, „Alte Mensa", Mommsenstr. 13, 10–14 Uhr. **03.05.:** 12679 Berlin „FreizeitForum" Marzahn, 10–14 Uhr. Info: Herzog, 0173/6360000.

www.adler-maerkte.de

25.04.: Modellbahnbörse, 10–16 Uhr, mit großer Fahrzeugschau in 1:1, Eisenbahn-Erlebniswelt Horb/N., Isenburger Str. 16/2. Info-Tel.: 0711/8878140, info@svgmbh.com, www.eisenbahn-erlebniswelt.de. Jetzt Standplatz sichern!

01./02.05.: Modellbahnausstellung/Börse auf 500 m² in der Christus Gemeinde, 42277 Wuppertal, Windhukstr. 102, Fr. 16–21 Uhr, Sa. 9–16 Uhr. Info: E. Schnütgen, 0202/710243, 0152/02051469, www.cmt-ev.de.

09.05.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- u. Spielzeugbörse, 10–13 Uhr, 18069 Rostock, Opel-Krüger, Hawermannweg 15–19, Reutershagen. Info-Tel.: 0381/7697579.

10.05.: Tauschbörse in 04435 Schkeuditz, Historisches Straßenbahn-Depot, Rathausplatz 11, 9–15 Uhr. Tel.: 034204/62183, www.ig-modellbahn-schkeuditz.de.

www.star-maerkte-team.de

17.05.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- u. Spielzeugbörse, 10–18 Uhr, 21224 Rosengarten-Ehestorf, Oldtimermarkt Freilichtmuseum, Am Klekeberg 1. Info-Tel.: 040/6482273.

Weitere Terminanzeigen finden Sie im Internet unter
https://shop.vgbahn.info/vgbahn/service/termine

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

130. Berliner Spielzeugbörse
Loewe Saal
In den Ludwig Loewe-Höfen
Wiebestr. 42 • 10553 Berlin-Moabit
So. 10.05.15, 10–15 Uhr
Eintritt 4,– €, Kinder bis 14 Jahre frei
ab 13 Uhr halber Eintritt
Spielzeug von 1900 bis heute
Info: R. Hebeling 030/7842346
Mobil: (0173) 3882000

Termine
Modellbahnveranstaltungen
26.04. Osnabrück, Halle Gartlage
03.05. Recklinghausen, Vestlandhalle
10.05. Castrop-Rauxel, Europahalle
Öffnungszeiten Besucher: 11-15 Uhr!
Weitere Termine unter:
www.bv-messen.de
OVGmbH, Postfach 1105, 48600 Ochtrup
Tel.: 02553-98773 www.bv-messen.de

8. + 9. Mai Spielzeugauktion und Spielzeugmarkt
im HEIDE VOLM, 82152 PLANEGG bei München, Bahnhofstr. 51 direkt an der S-Bahn Station (S 6). Eisenbahnen, Puppen, Blechspielzeug usw. Katalog 15,– €, Ausland 20,– €
Münchner Spielzeugauktion
Veranstalter: Georg Brockmann, Schloßmühlstr. 31, 86415 Mering, Tel. 0 82 33/40 91

Jomo's MODELLEISENBAHN- & SPIELZEUGMÄRKTE

19. April 33 Kaunitz-Verl, Ostwestfalenhalle, Paderborner Str. (10–16 Uhr)
19. April 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str.
26. April 44 Dortmund, Revierpark Wischlingen, Höfker Str.
1. Mai 58 Schwerte, Rohrmeisterei, Ruhrstr. 20
3. Mai 47 Duisburg-Homberg, Glückaufhalle, Dr.-Kolb-Str.
10. Mai 54 Gladbeck, Stadthalle, Friedrichstr. 53
17. Mai 30 Hannover, Großmarkt, Am Tönniesberg
17. Mai 46 Oberhausen, Revierpark Vonderort, Bottroper Str.
31. Mai 45 Hattingen, Gebläsehalle der Henrichshütte, Werksstr.

Wenn nicht anders angegeben, alle Märkte von 11–16 Uhr

... wie immer: Faire Anbieter! Ankauf • Verkauf • Tausch!
Jomo's Team 0231/4960981, Fax: 4960980
0172/9544662

Eine Tankstelle aus der Zeit des Wirtschaftswunders: Busch bietet einen einfachen Lasercut-Bausatz für H0 an, der perfekt in die Epoche III passt.

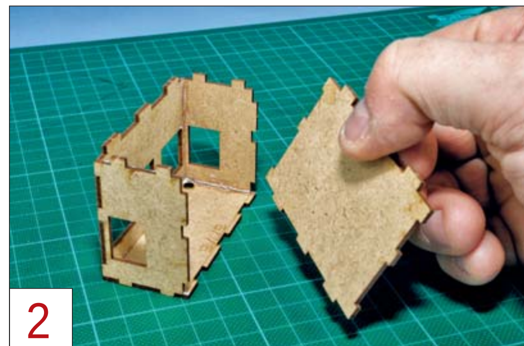
Zeit zum Auftanken

Einmal volltanken bitte! Die 1950er-Jahre lassen grüßen. Damals gab es noch den freundlichen Tankwart, der einem das Auto auftankte und der (ohne Schummeln) nach Ölstand und Reifendruck schaute.

Genau in dieser Epoche hat der Viernheimer Zubehör-Hersteller eine seiner letztjährigen Neuheiten für H0 angesiedelt. Es handelt sich bei der Artikelnummer 1577 um einen kleinen Bausatz einer BP-Tankstelle mit zwei Zapfsäulen und einer für die damalige Zeit typischen, nur wenig ausladenden Überdachung. Wegen seiner kompakten Maße von nur 130 mal 90 Millimetern dürfte die Tankstelle sicherlich auf vielen Anlagen noch ihr Plätzchen finden. Vom Aufbau her identisch, bietet



Sehr übersichtlich zeigt sich der Inhalt der Bausatzpackung. Die einzelnen Bauteile sind säuberlich in Tüten sortiert.



Die Wände des Tankstellen-Häuschens bestehen aus Hartfaserplatten. Geklebt wird mit leicht verdünntem Holzleim.



Treffpunkt Tankstelle: Als einem die Spritpreise die Mobilität noch nicht vermiesten, bog man gerne von der Hauptstraße ab. Sturzhelme waren noch unüblich.

Busch diesen Bausatz auch für die Fans des Ostens als Minol-Tankstelle (Artikelnummer 1419) in H0 an.

Recht übersichtlich und gut bebildert zeigt sich wie gewohnt die Bastelanleitung, die dem Bausatz beiliegt. Busch-typisch ist auch der Materialmix aus braunen Hartfaserplatten, farbigem Karton und einigen Kunststoffteilen. Vor dem Zusammenbau des Gebäude-Korpus' es sollte man diesen an den Innenwänden farblich gestalten, also zumindest mit heller Farbe lackieren. Wünschenswert wäre es, wenn Busch dem Bausatz entweder ein paar Accessoires oder eine gedruckte Inneneinrichtung beilegen würde. Für diese Tankstelle wurde im Innenraum aus Resten des Bausatzes eine Verkaufstheke angedeutet.

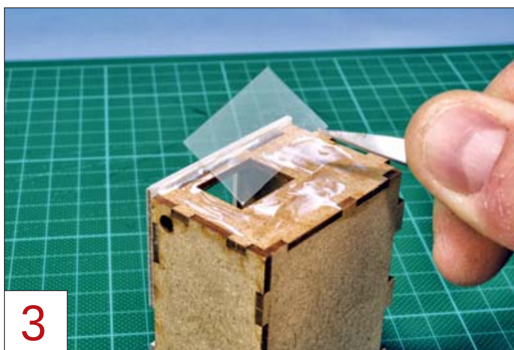
Die Passgenauigkeit der gelaserten Bauteile ist sehr gut, nur die Haltestege der Bauteile an den Träger-Platten sind etwas zu stark und machen es einem beim Heraustrennen nicht gerade leicht. Durch die Stärke des Materials für die tragenden Bauteile (MDF-Platten) und die engen Spalte ist ein Schnitt mit einem üblichen Bastelmesser nur schwer und ungenau zu bewerkstelligen. Diesbezüglich sollte bei Busch noch einmal überlegt werden, ob keine bessere Lösung möglich ist.

Trotz dieser kleinen Hemmnisse nimmt das Bauwerk schnell Gestalt an. Wer möchte, sollte es beim Bau gleich mit einer Beleuchtung versehen. Dazu bietet Busch passende LED (Artikelnummer 5987) an, diese liegen dem Bausatz aber nicht bei. Alternativ kann man natürlich auch jede andere Beleuchtung aus der Bastelkiste verwenden. Ich habe mich für eine LED-Innenbeleuchtung von Viessmann entschieden, die es unter der Artikelnummer 6048 günstig im Zehner-Pack gibt. Über der Eingangstür wurde mittels doppelseitigem Klebeband eine Lichtquelle an die Innenwand des Schalterraums geklebt.

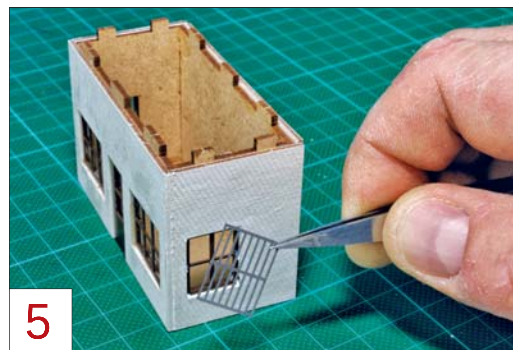
Auch das Dach ist in wenigen Schritten zusammengebaut. Man sollte wegen der genauen Positionierung unbedingt, wie in der Bauanleitung beschrieben, die Führungsstifte verwenden.

Tipp: Man braucht das Dach mit den Unterbauten nicht zwingend zu verkleben, einfaches Zusammenstecken reicht völlig aus. Das ermöglicht es einem, zu jeder Zeit an das Innere des Kassenhäuschens zu gelangen.

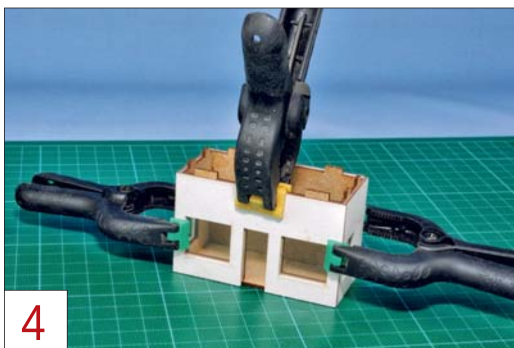
Zur Präsentation der Tankstelle und künftig auch von neuen Modellfahrzeugen wurde ein kleines Diorama angelegt. Für die Darstellung des in der Epoche III durchaus noch üblichen Pflasterbelages wurden die Oberflächenstrukturmatten der Firma „CH Kreativ" (www.ch-kreativ.eu) verwendet. Gefertigt aus einer Sandsteinpaste, die auf einen Gewebeträger aufgetragen wurde, bietet das Material eine sehr gute Rea-



Die Folien-Fenster werden vor dem Aufleimen der hellen Außenhaut eingesetzt.



Eine gelaserte Gitterabdeckung schützt eines der Kassenraumfenster. Ob das den Preiser-Dieb wirklich abhält?



Bis zum Abbinden des Leims halten kleine Zangen das Gebäude in Form. Für die Rechtwinkligkeit sorgt die Grundplatte.



Die Gebäude-Ecken erhalten selbstklebende Papier-Abdeckungen in den BP-Farben.

litätsnähe. Man kann die Matten mit einer Schere oder dem Cuttermesser problemlos schneiden und unter Wärmeeinfluss auch unebenem Gelände anpassen. Zudem lassen sich die Matten mit jeder handelsüblichen Acryl- oder Dispersionsfarbe auf einfache Weise behandeln und anschließend altern.

Zur Ausschmückung habe ich Teile aus der Bastelkiste und Zubehör von Noch verwendet: Die Hebebühne, die Ölfässer und einige Kleinteile stammen aus dem Zubehör-Set 14820. Der verrostete Auto-Rest in der Wiese war einmal ein Wiking-Modell eines VW 1600. Das gepflegte Grün auf der Trenn-Insel entstand mit Hilfe des Blütenmix' (07170) von Noch.

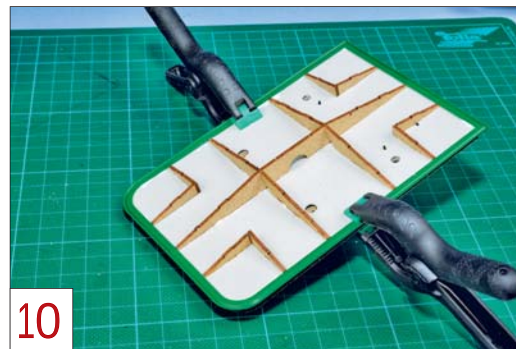
Ein schöner kleiner Bausatz, der in kurzer Zeit leicht zu bauen ist und auch für Lasercut-Neulinge keine größeren Schwierigkeiten birgt. ☐ *Stefan Gross/abp*



Aus jeder Blick-Richtung ein schöner Blick-Fang: Die altmodische Busch-Tankstelle passt sehr schön auf viele Modellbahn-Anlagen, welche die 50er- und 60er-Jahre weiterleben lassen.



„Ist´s jetzt gerade?" – „Jou, passt!" Das Firmenschild (heute: Logo) wurde offensichtlich vom BP-Renndienst geliefert.



Spanten sorgen für die schräge Form des Daches. Dieses wird ebenfalls mit kleinen Spannzangen zusammengehalten.



Die beiden Zapfsäulen bestehen aus Kunststoffteilen. Vor dem Zusammensetzen wird die Tankuhr eingeklebt.



Nach dem Aufkleben der grünen Einfassung werden die Dachplatten aufgesetzt, als Letztes folgt die schwarze Dachhaut.



Das Tankstellen-Dach besteht aus zwei Bauteilen, die mit Hilfe von Passstiften genau übereinander positioniert werden.



Die Tankstelle ist fertig zum Einbau in das Diorama. Als Fahrbahnbelag dienen Pflaster-Matten von „CH Kreativ".

FOTOS: STEFAN GROSS

AUS DER IDEENKISTE

Mauerbewuchs

Höhere Mauerwände erscheinen kahl und deshalb wenig realistisch, auch wenn sie mit käuflich erworbenen Mauerprofilen sorgfältig modelliert wurden. Was man oft vermisst, ist ein flächenhafter Bewuchs, wie er in der Natur beispielsweise durch wilden Wein, Efeu oder andere Kletterpflanzen erreicht wird. Eine sehr eindrucksvolle Imitation von Mauerbewuchs auf einer Modelleisenbahn-Anlage erreicht man auf folgendem Weg: Man schneidet aus Foliage (zum Beispiel Noch Art.-Nr. 7260) Streifen von 15 Millimetern Breite, die sich nach einer Seite auch verjüngen können. Die Foliage wird anschließend quer zum tragenden Kunststoffgewebe verzogen. Dabei ist insbesondere darauf zu achten, dass das Gewebe soweit gedehnt wird, dass es an verschiedenen Stellen mehr oder weniger durchsichtig wird. Dadurch stellt sich nach dem Aufkleben mit Tapetenkleister ein plastischer Effekt ein, da die Mauer durchscheint. Je nach eigener Kreativität beziehungsweise der gewünschten Imitation, kann die Foliage unterschiedlich verzogen oder auch stark ausgefranst gestaltet werden. *Dr. Günter Rothmeier*

Stützmauer aus Natursteinen

Absturzsicherung im Eigenbau.

Wer viel mit dem Zug unterwegs ist, schätzt den freien Blick aus dem Fenster. In den letzten Jahren wurden jedoch ganze Strecken mit trostlosen Schallschutzwänden ausgestattet, die einem den freien Ausblick rauben. Leider haben Schallschutzwände auch gelegentlich gute Seiten, zumindest auf der Modellbahn. Sie schützen das rollende Material vor Abstürzen von der Platte, wie sie bei der echten Eisenbahn eher selten vorkommen. Doch so einen tristen Abschluss meiner Anlage wollte ich trotz eines schweren Unfalls mit einer verunglückten Lokomotive nicht errichten. So entschloss ich mich, einen Schutzwall aus Natursteinen zu bauen. Mittels handelsüblichem Alleskleber aus der Tube habe ich mittelgroße, runde Kieselsteine stabil zusammengeklebt, so dass kein Absturz mehr möglich ist. *Max Winkler*



FOTO: MAX WINKLER

Wirksamer Schutz und eine optische Bereicherung der Anlage: der Steinwall am Anlagenrand.

Aus Armierungsgewebe

Die Fensterlösung aus dem Baumarkt.

In Drehscheiben- und Schiebebühnenhäusern sorgen Sprossenfensterreihen für eine gute Rundumsicht. Wer beim Selbstbau eines solchen Häuschens im Maßstab 1:87 nach einer preisgünstigen Möglichkeit für die Nachbildung dieser Fenster sucht, der wird im Baumarkt fündig. Dort gibt es in der Baustoffabteilung Armierungsgewebe aus Glasfaser in verschiedenen Maschenweiten. Für mein Schiebebühnenhaus, das in ähnlicher Form einmal im Bw Hamm G existierte, wählte ich eine Maschenweite von 5 x 6 Millimetern aus, schnitt für die Wände zwei Reihen Sprossenfenster aus dem Gewebe und hinterlegte sie mit Klarsichtfolie. Auch großflächige Sprossenfenster für Werkstatt- und Industriegebäude lassen sich mit dem Armierungsgewebe gut gestalten. *Friedel Helmich*



FOTO: FRIEDEL HELMICH

Preiswert und gut zu verarbeiten sind die Sprossenfenster aus Armierungsgewebe, das im Baumarkt erhältlich ist.

GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de



Gäste-Zufahrt: Der tiefer gelegene Weinhang ist aus dieser Perspektive zwar nicht sichtbar, dennoch wirkt die Rückseite des Weinguts einladend.

Bringen wir es nun zu Ende: Nach gelungenem Bau unserer federleichten Landschaft widmen wir uns diesmal, im letzten Teil unserer Reihe, der Begrünung und Feingestaltung des auf sommerliches Leben Lust machenden Weingut-Moduls.

IM LAND DER REBEN

TEIL 3

Am Anfang jeder Anlagengestaltung steht immer der Gleisschotter, der auch auf unserem Weingut-Modul trocken aufgebracht und mittels Pipette mit dem sehr empfehlenswerten Niemec-Schotterkleber (www.niemec.de) fixiert wurde. Die Gesteinsmischung entspricht der Unterpreuschwitzer Norm (eine gefällig wirkende Eigenmischung aus zweimal 09372 und dreimal 09374 der Firma Noch). Bei C-Gleisen empfiehlt sich eine vorherige Bahndamm-Verbreiterung (siehe Bild 1 auf Seite 59) mit einer Mischung aus Sägemehl und purem Holzleim. Das spart Gleisschotter – und abermals Gewicht!

Lange habe ich mir überlegt, wie ein Modellweinberg in Verbindung mit elektrostatischer Begrasung am sinnvollsten anzulegen wäre und kam letztlich zu dem Schluss, dass das Gras zwischen den Rebzeilen vor den Weinstöcken selbst aufzubringen ist, um trennscharfe Konturen zwischen blanker (gehackter) Erde unter den Rebstöcken und den Grasnarben der Winzer-Wege zu erreichen. Mit einem leistungsstärkeren Begrasungsgerät mag dies zwar auch im Nachhinein gelingen, doch die üblichen Apparaturen erfordern mit dem Sieb ein möglichst nahes Herangehen, um gute Ergebnisse zu erzielen.

So beginnt man am besten mit der Anzeichnung der Position sämtlicher vorhandener Reben, um das nicht gerade billige Material optimal zu nutzen. Bei Noch sind immer vier Reben miteinander verbunden, stehen allerdings vorbildwidrig quer zur eigentlichen Rebzeile. Glücklicherweise ist der Kunststoff flexibel genug; so las-

sen sich sämtliche Rebstöcke immerhin um 90 Grad drehen. Auf diese Weise schmiegen sie sich später mit ihrer Breitseite an die Verspannung. Leider wirkt die Gesamtform der Reben dennoch wenig vorbildgerecht, sie sind Noch schlichtweg zu rundlich und zu buschig geraten, erinnern daher eher an eine Obstplantage. Die Gewächse lassen jene für Weinreben ach so typische Längenausbreitung entlang der Drähte vermissen. Sei's drum – wir haben sie natürlich trotzdem verwendet und hoffentlich das Beste daraus gemacht!

Abgelaufene Heilerde im Modellbau recycelt

Nach dem Begrasen der Zwischenwege kam mir die spontane Idee, der aus erdbrauner Dispersionsfarbe, dem Füllstoff Kreide sowie Weißleim selbst angemischten Einbettungsmasse auch noch Heilerde (welche zuvor aufgrund des überschrittenen Verfallsdatums bereits im Abfalleimer gelandet war) beizumengen. So wurde die Masse noch dicker und insgesamt herrlich erdig – also optimal, um die Rebstöcke zu setzen, deren langer Kunststofffuß so richtig schön mit sattem Schmatzgeräusch im schlammigen Matsch einsinken durfte. Auf diese Weise ist er später komplett von Masse umschlossen und garantiert festen Halt. Daher wurden sowohl die Pflanzzeilen auf dem Modul als auch jene Fußleisten der Pflanzen recht dick mit Einbettungsmasse bestrichen. Werkstattfoto 7 auf der nächsten Seite lässt erkennen, wie wulstig der noch nasse Erdwall am Fuße der Rebzeilen ausschauen darf.

Zwischenzeitlich entstanden auch unsere Pyramidenpappel sowie einige weitere Bäume, übrigens aus einfachem Blumendraht. Für die Rinde verwendete ich



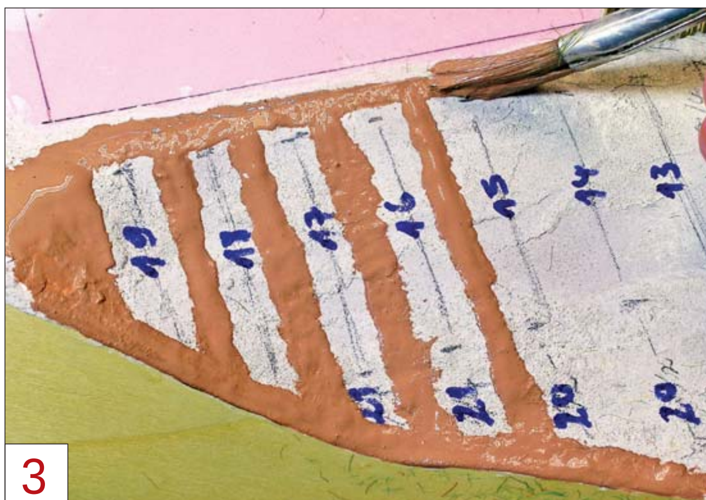
1

Bahndamm-Ende am Modulkopf: Sehr sinnvoll ist die Verwendung von Kartonteilen im Profilmaß der späteren Schotter-Aufschüttung.



2

Immer wieder ist's ein Erlebnis, wenn das unglaubwürdige Nylon-Design des C-Gleises unter echtem Steinschotter verschwindet; die für den Mischbetrieb notwendigen Punktkontakte sind leider nicht wirklich zu kaschieren.



3

Sämtliche vorhandenen Rebenteile sind durchgezählt und genau eingeplant. Zunächst werden die späteren Zwischenwege satt und konturenscharf mit unserer selbst angemischten Einbettungsmasse bestrichen.



4

Die Begrasung erfolgt elektrostatisch mit von Siegfried Gehringer entwickeltem Spezialsieb.



5

Pflanzung: Wege und Rebenfüße werden mit Masse bestrichen, bisher aber noch zu wenig!



6

So dick darf man die klebrige Matsch-Pampe schon auftragen, damit alles gut fest wird.

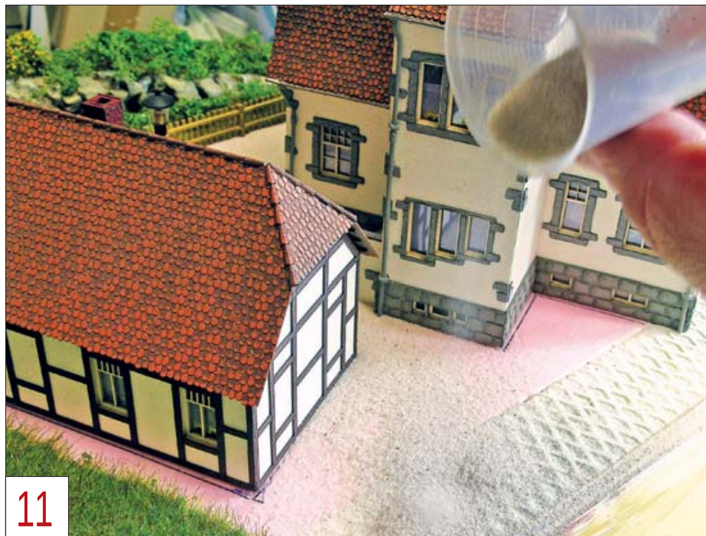

Hier sieht man die erdige Wulst, die den Reben-Sockel einschließt; später hält's optimal!


Einfach aus gewöhnlichem Blumendraht entstanden die Bäume, hier bereits mit Rinde.


Unkraut wird mit Schaumstoffflocken imitiert, gerade im Bereich der Felsen sehr vorbildnah.


Ein Zaun begrenzt die Terrasse, einfach gefertigte Lichtsockel erhellen nachts die Gebäude.

eine Mischung aus elastisch trocknendem Niemec-Universalkleber und Dispersionskleber. Erstmals wurde die Rindenmasse mit Pigmenten graubraun durchgefärbt. Auf diese Weise blieb die Farbbehandlung auf Nachgranieren beschränkt, was einen gesamten Arbeitsschritt einsparte. Die Begrünung erfolgte mit wattigem Fliesmaterial der Modellbaum-Manufaktur Manfred Grünig sowie selbst hergestelltem Laub. Sogar die riesige Pappel kostete auf diese Weise nur knapp einen Euro!


Wie bekommt man eine Fläche aus Quarzsand eigentlich so schön glatt? Ganz einfach, man streut den Sand aus relativ großer Höhe auf. Dadurch verteilt er sich optimal und bildet keine Häufchen. Hinterher gilt: Nicht berühren, sondern sofort fixieren!

Da leider keine Fassungen mehr am Lager waren, wurden die Glühbirnen der Häuserbeleuchtungen einfach direkt an die aus Draht selbst hergestellten Lichtsockel gelötet, welche (von unten übrigens leicht demontierbar) an die Modulgrundplatte geschraubt wurden. PVC-Rohre überbrücken den Hohlraum zwischen hölzerner Grundplatte und Styrodurplatte. Auf diese Weise lassen sich die Glühlämpchen sogar recht bequem tauschen.

Stimmungsvoll illuminiert für lauschige Weinabende

Die so genannten Weinbergstickel existieren beim Vorbild in hölzerner Bauform mit rundem oder quadratischem Querschnitt, neuerdings gibt es sie außerdem aus verzinktem Stahlprofil. Wir haben uns für die runden aus Holz entschieden, die sich einfach aus halbierten Zahnstochern fertigen lassen. Den echten Stickeln sieht man die Verwitterung recht schnell an, im Modell patiniert man sie daher am besten in hellem Graubraun. Die Firma Noch hatte bei ihrer Umsetzung des Weinguts (Packungsabbildung) auf eine Verspannung verzichtet; wir wollen sie zumindest andeuten. Beim Vorbild ziehen sich in aller


Schnell hergestellt und patiniert sind unsere Weinbergstickel aus halbierten Zahnstochern.


Fummelig: Mit Hilfe einer Pinzette zieht man die Nadel mit Beilauffaden durch die Reben.


Die Mühe lohnt sich: Mit vereinfachter Verspannung schaut's besser aus als ganz ohne!



Aus Karton und Auhagen-Zäunen entsteht die Pergola. Die Königin wurde digital verkleinert.



Fast ein Wortspiel: Lauschige Laube, begrünt mit Grünig-Flies – für stilvollen Wein-Genuss!



Im Modell verewigt: Die hübsche Theresa Olkus, Württemberger Weinkönigin 2013/2014.

Regel fünf Drähte durch das Weinlaub, uns soll einer genügen. Mit bloßem Auge fällt diese der Vernunft geschuldete Vereinfachung kaum auf. Transparenter elastischer Beilauffaden aus dem Kurzwarengeschäft ist dafür ideal geeignet. Er lässt sich mittels einer Nähnadel durch die Reben ziehen und an den Stickeln mit Sekundenkleber fixieren. Sein metallisch wirkender Glanz kommt dem Vorbild überraschend nah.

Zu guter Letzt widmen wir uns dem Genuss. Die Vorstellung eines lauen Sommerabends auf der herrlichen Aussichtsterrasse im Hof des Weinguts verlangt nach einer lauschigen Laube mit gemütlichen Sitzplätzen. Aus einfachem Karton entsteht diese rasch im Eigenbau. Für das Mobiliar taugt Tonkarton, die gediegenen Tischdecken entstehen aus cremefarbenem Briefpapier, die Windlichter aus Spritzling-Resten. Hier hätte sich auch die Württemberger Weinkönigin der Saison 2013/2014, die Markelsheimerin Theresa Olkus, wohlgefühlt. Und wenn schon ausgerechnet in Markelsheim Ende 2014 dieses Weingut-Modul entstand, war die Umsetzung der an den Ortseingängen aufgestellten Königinnen-Tafel natürlich Ehrensache – und setzte der Replik quasi die Krone auf. Sehr zum Wohle! □ *Michael Robert Gauß*

FOTOS: MICHAEL ROBERT GAUSS

Genießen wir nun zum Abschluss die Sonnenseite unseres Moduls in voller Pracht: Die beiden authentischen Weinhänge in zweierlei Bauformen.

Nohabs, Rundnasen und Kartoffelkäfer sind nicht erst seit ihrem allmählichen Verschwinden populär. Auch der Branchenführer ist dem Trend gefolgt und hat sein altes Modell der europäischen Kult-Diesellok durch eine Neukonstruktion ersetzt.

Schwaben-Nase

Die Dänen waren in den frühen 1950er-Jahren die ersten, die für einen schnellen Ersatz des veralteten Dampflokparks auf vielfach bewährte und robuste Technik aus den USA setzten. Dort kam die Verdieselung schon sehr früh (in den 40er-Jahren) und radikal. Rückgrat waren die massenhaft produzierten F-Units der Electro-Motive Division (EMD) von General Motors. Der nicht nur für den Lokomotivbau entwickelte 16-Zylinder-Diesel GM16-567, ein langsamlaufender Zweitakter, war das Herzstück der US-Lokomotiven und er rumorte in verschiedenen Entwicklungsstufen mit 1720 bis 1950 PS Leistung auch in den europäischen Abkömmlingen.



Sehr schön wirken die angesetzten Handläufe und Lüfter, an den Drehgestellen stören die weit außen liegenden Bremsbacken etwas.

NOHAB (Nydqvist & Holm AB) in Schweden hatte die Lizenz für den Bau der auf der F-Reihe basierenden, aber an europäische Vorgaben (zwei Führerstände, kleineres Lichtraumprofil) angepassten Maschinen erhalten. In den zwei dreiachsigen Drehgestellen sorgten vier EMD-Gleichstrom-Motoren für den Antrieb. Die Achsfolge lautete demnach A1A'A1A'. Die Höchstgeschwindigkeit der als Reihe MY bezeichneten Loks lag bei 133 km/h. Diese galt auch für die später hinzugekommene Reihe MX, eine leichtere und schwächere Nohab für den Dienst auch auf dänischen Nebenbahnen.

MY 1121, Vorbild für das Märklin-Modell, stammte aus der zweiten Lieferserie

Die Rundnasen sind schon fast 60 Jahre im Dienst

von 1956 und stand bis 1993 bei der DSB im Dienst. Die modernere, rot-schwarze Farbgebung der DSB erhielt sie 1983. Heute läuft sie bei der schwedischen Gleisbaufirma TÅGAB in silbern-rotem Farbkleid.

Märklins Umsetzung der Rundnase kann auf den ersten Blick überzeugen. Die Proportionen sind gut getroffen, und viele der für die DSB-Version typischen Details sind am Modell wiederzufinden – seien es die Türen an den Fronten, die vielen aus





FOTOS: RAINER ALBRECHT

Das schwere Lokchassis verbirgt den Mittelmotor mit zwei Schwungmassen. Aufwendig ist die Verdrahtung für Front- und Führerstandsbeleuchtung sowie die beiden Lautsprecher.



Nur bei den DSB-Loks bis zum Schluss vorhanden: eine Fronttür in der Rundnase.

Draht eingesetzten Haltegriffe, die angesetzten Scheibenwischer oder die feinen, geätzten und mattschwarz lackierten seitlichen Lüftergitter. Auch die durchbrochenen Kunststoff-Dachlüfter können überzeugen. Gut gemeint ist die Nachbildung der vielen Ösen an den Dachhauben, die beim Vorbild aber deutlich weniger prägnant in Erscheinung treten.

Die Drehgestelle gefallen auf den ersten Blick, sind sie doch reichlich detailliert und mit einigen freistehenden Teilen versehen. Auf den zweiten, schräg von der Seite kommenden Blick stören aber die Bremsbacken, die weit außerhalb der Radebene liegen. Die Schneeräumer sind für die Modellkupplung mit großen rechteckigen Öffnungen versehen, geschlossene Austauschteile liegen leider nicht bei.

Auf das Modellgleis gestellt, überzeugt die Nohab aus Göppingen durch ausgeglichene Fahreigenschaften und die Soundfunktionen. Die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit liegt nur wenig über der NEM-Empfehlung. Mit Märklins Central-Station lässt sich die werkseitig eingestellte Minimalgeschwindigkeit auf einfache Weise sogar noch ein wenig verringern. Der Sound übertönt das Geräusch des Schleifers und klingt recht typisch nach diesel-elektrischer Kraftübertragung, lässt aber trotz der zwei verbauten Lautsprecher die kernige Aussprache des großen Vorbilds vermissen. □ *A. Bauer-Portner*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** 39674
- **Antrieb:** Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen über Schnecken-Getriebe auf vier Radsätze
- **Haftreifen:** Vier
- **Vmin (2,4 V):** 4 km/h
- **Vmax (12 V):** 188 km/h
- **Gehäuse:** Metall
- **Fahrwerk:** Metall
- **Gewicht:** 562 Gramm
- **Beleuchtung:** LED-Lichtwechsel
- **Preis:** 299,95 Euro (UVP)



Vor allen Zuggattungen, vom TEE bis zum Güterzug, waren die 59 MY-Nohabs in Dänemark eingesetzt. Die Bohrungen für die nach oben zeigenden Bremsschläuche sitzen zu hoch.

Nohab oder Rundnase – beide Begriffe passen nicht zur belgischen Version der Europa-Diesellok. Doch Ähnlichkeiten der Nasen sind nicht von der Hand zu weisen. Anhand der Neuheit des belgischen Herstellers B-Models erklären wir einige Unterschiede.

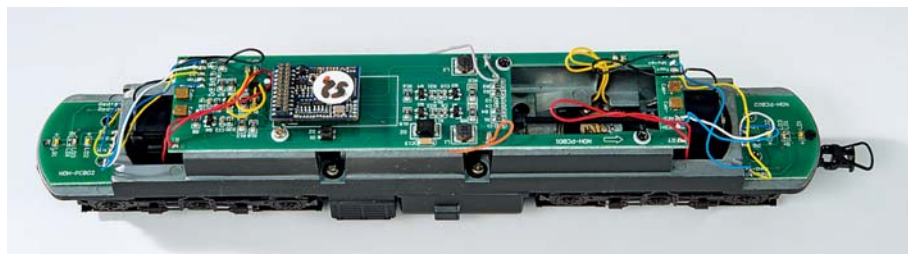
Belgier-Nase

Kurz nach der Entscheidung der DSB für die GM-Technik hielt diese auch in Belgien Einzug, allerdings nicht als „Nohab-Lok“. Die belgische Lokschmiede Société Anglo-Franco-Belge (AFB) in La Croyère fertigte unter Lizenz von NOHAB ebenfalls die europäisierte Variante der nordamerikanischen F-Units. In Belgien bezeichnete man die Loks wohl als Dicknasen. Ob der Spitzname Kartoffelkäfer nur für die vier braun-gelben Exemplare gilt, die für Luxemburg geliefert wurden, darüber lässt sich trefflich streiten. Augenfälliges Merkmal der in Belgien gebauten Loks war das fehlende dritte Spitzenlicht (dieses wurde bei vielen, aber nicht allen Lokomotiven nachträglich eingebaut). Aber auch die Trittstufen unter den Führerhäusern und die geraden Handläufe wichen von den Schweden-Nohabs ab. In die drei Baureihen 202/203/204 (später 52/53/54) aufgegliedert, gelangten 40 Maschinen zur SNCB/NMBS. Das von B-Models nachgebildete Exemplar wurde als 202.004 im Jahr 1955 abgeliefert und 1989 als 5204 ausrangiert. Als eine von wenigen Loks erhielt sie keinen der neuen, kantigen Führerstände. Sie besitzt somit heute neben der Museumslok 5404 als Letzte den originalen Führerstand, sieht aber als langsam verrottender Torso ohne Motor in Privatbesitz einem ungewissen Schicksal entgegen.



Dem belgischen Modell liegen auch geschlossene Frontschürzen bei. Den Drehgestellen mangelt es nicht an feinen Details.

Der vor allem in Belgien bekannte Hersteller B-Models/Van Biervliet (www.vanbiervliet.com) kündigte zur Spielwarenmesse 2014 eine ganze Reihe von Nohab- und AFB-Modellen an. Mit der 5204 ist nun die erste Variante erhältlich. Das Modell bildet die Lok aus der ersten Lieferserie im Zustand der Epoche IV nach. Damals waren bereits die zusätzlichen Stirnleuchten eingebaut, die ursprünglichen außenliegenden Lampen wurden dabei zu Schlussleuchten. Auch die Lackierung war mit nur einem gelben Zierstreifen vereinfacht worden. Beheimatet ist die H0-Lok laut Anschriften im Depot Latour.



Die getestete Digital-Version ist mit einem ESU-Decoder ausgestattet. Sogar ein Lautsprecher ist schon eingebaut, doch ohne Sounddecoder gibt er keinen Mucks von sich.

Auch das Modell aus Belgien gibt sein Vorbild sehr überzeugend wieder. Das Kunststoff-Gehäuse zeigt etwas feinere Längssicken als das Pendant aus Göppingen. Leider sind im Bereich der Lokfronten, also seitlich an den Nasen, die Spuren der Formtrennkanten zu erkennen. Auch die Lackierung des Zierstreifens zeigt dort im Überlappungsbereich einen etwas kräfti-



An abgestellten Verstärkungswagen vorbei zieht die 5204 ihren Personenzug. Die belgischen Wagen entstammen einem neuen Viererset von Märklin.



FOTOS: BAUER-PORTNER

Ein fein gravierter Dachlüfter mehr als bei der DSB-Lok von Märklin ziert das Dach der SNCB-/NMBS-Lok. Er bildet die Belüftung der elektrischen Widerstandsbremse nach.

geren Gelbton. Ansonsten findet man viele überzeugende Details: wiederum sehr feine, allerdings nicht durchbrochene Dachlüfter, feine geätzte Seitenlüfter, angesetzte Handläufe und Scheibenwischer. Die Drehgestelle fallen etwas feiner als bei Märklin aus, es stören jedoch bei sehr genauer Betrachtung die feinen Schwimmhäute an manchen freistehenden Teilen. Die Bremsbacken liegen dort, wo sie hingehören. Die LED-Beleuchtung sorgt für Weiß-Rot-Lichtwechsel (Rot abschaltbar, realistisch langsam wechselnd) und erhellt fahrtrichtungsabhängig die Führerstände. Über jede Kritik erhaben sind die Fahreigenschaften der getesteten Digitalversion. Leider ist die Soundversion noch nicht verfügbar. Bei ESU arbeitet man gerade an der letzten Optimierung. Auch den ESU-Diesel-Qualm wird es bei Auslieferung dieser Premium-Variante geben. □ *abp*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** B-Models
- **Nenngröße:** H0
- **Bestellnummer:** VB-9201.02 (DCC)
- **Antrieb:** Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen über Kardanwellen und Schnecken-Stirnradgetriebe auf sechs Radsätze
- **Haftreifen:** Zwei, diagonal angeordnet
- **Schnittstelle:** PluX22
- **Vmin (Fst 1):** <1 km/h
- **Vmax (Fst 128):** 157 km/h
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall
- **Gewicht:** 446 Gramm
- **Beleuchtung:** LED-Lichtwechsel
- **Preis:** 189 Euro (UVP für DCC-Version)

Märklin hat das Modell der Baureihe 24 erneut aufgelegt. Die Spur-I-Lok ist jetzt mit getaktetem Rauchgenerator und Feuerbüchsenflackern unterwegs.

Großes Steppenpferd



Während der Kessel aus Metall gefertigt wurde, sind viele Anbauteile aus Kunststoff gegossen.

Konkurrenz belebt das Geschäft, wie man bei den jüngsten Spur-I-Modellen von Märklin erfreulich feststellen kann. Die seit ein paar Jahren ausgelieferten Fahrzeuge haben praktisch keine Ähnlichkeit mehr zu den bisher gekannten klassischen Modellen, das gilt auch für diese Baureihe.

Bereits in der zweiten Auflage liefern die Göppinger nun ein Modell der 24 aus.

Die erste Serie mit dem Bundesbahn-Vorbild 24 025 aus dem Jahr 2009 ist inzwischen komplett vergriffen, so dass man wohl ausreichende Absatzchancen für eine zweite Serie sah. Erfreulich ist, dass nicht nur die Loknummer geändert wurde, sondern Fehler des ersten Modells durch Wahl einer anderen Vorbildmaschine behoben werden konnten. Diesmal handelt es sich um 24 044, die beim Bahnbetriebswerk





FOTOS: ANDREAS BAUER-PORTNER

Dem Modell liegen Lokführer- und Heizerfiguren bei. Die Armaturen des Führerstands sind weitgehend vollständig nachgebildet.

Kiel beheimatet war. Das Untersuchungsdatum lautet: „23.3.1956“.

Die Konstruktion stammt noch, wie beim Modell aus dem Jahr 2009, von der Firma Hübner aus Tuttlingen. Nach Einstellung des Geschäftsbetriebs hatte Märklin dessen Konstruktionen übernommen. So kamen die Donnerbüchsen, der Schienenbus und die Baureihe 64 ins Märklin-Programm. Das Hübner-Design erkennt man bei der 24 044 zum Beispiel daran, dass der Kessel aus Metall und viele Anbauteile aus Kunststoff sind. Auch das Führerhaus ist aus Kunststoff gespritzt. Leider muss man feststellen, dass einzelne Teile nicht sonderlich gut befestigt sind. Zwei Handabsperrventilräder sowie eine Trittstufe zum Sanddom sollten, um längerfristig an der Lok zu verbleiben, angeklebt werden.



Perfekt zur 24 passen die Donnerbüchsen, die ebenfalls im Maßstab 1:32 von Märklin erhältlich sind.

Keine Veränderung zum Modell der ersten Serie erfuhr die etwas primitive Lok-Tender-Verbindung, die einen zu großen Abstand bewirkt.

Keine Überraschung ergaben hingegen die Fahreigenschaften der kleinen Schlepptenderlokomotive. Sie sind ganz hervorragend und überzeugend. Die Maschine setzt sich langsam in Bewegung und beschleunigt gleichmäßig. Durch den kräftigen Motor hat sie auch die Leistung, um einen schweren Zug zu ziehen.

Die digitalen Fahrgeräusche muten im ersten Moment etwas leise an, was aber über die CVs relativ einfach geändert werden kann. Wer keine Erfahrung damit hat oder die Lok noch mit einer Central Station 6021 betreibt, sollte dies vom Händler machen lassen.

Die kompakte Dampflok läuft wie ein Schweizer Uhrwerk über die Gleisanlagen, was sicherlich auch am Gewicht von 3,5 Kilogramm liegt. Das optisch sehr gelungene Steppenpferd, wie die Baureihe 24 von Experten genannt wird, ist auch zum Rangieren bestens geeignet.

Neu bei dieser Serie ist der getaktete Rauchgenerator von Massoth, mit dem die Lok serienmäßig ausgestattet ist. Eine Bereicherung stellt auch die flackernde LED dar, welche die Flammen in der Feuerbüchse imitiert. Leider gibt es keinen Zylinderdampf oder einen Dampfaustritt beim Pfeifen, was aber angesichts des ansonsten schönen Modells leicht verschmerzt werden kann. Digital schaltbar sind standardmäßig 15 Funktionen. Darunter ist auch eine Führerstandsbeleuchtung.

Ein wichtiger Hinweis für alle Besitzer einer Märklin-Mobile-Station (60652/60653): Aufgrund der hohen Leistungsaufnahme ist der Betrieb mit diesen Geräten nur eingeschränkt möglich. Obwohl das Modell sehr detailliert ist, eignet es sich ausdrücklich auch für den Einsatz im Außenbereich und ist gegen Spritzwasser geschützt. Interessant gestaltet sich die Preisentwicklung am freien Markt. Bei einer kurzen Recherche war die Lok der zweiten Serie bis zu 810 Euro unter der unverbindlichen Preisempfehlung bei einem Händler zu erwerben. ☐ *Korbinian Fleischer*



STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Nenngröße:** I
- **Bestellnummer:** 55247
- **Antrieb:** Starker Motor in der Feuerbüchse wirkt auf die Kuppelachsen
- **Befahrbarer Mindestradius:** 1020 mm
- **Gehäuse:** Kunststoff/Metall
- **Fahrwerk:** Metall
- **Gewicht:** 3500 Gramm
- **Länge über Puffer:** 53 cm.
- **Beleuchtung:** Fahrtrichtungsabhängiges Zweilicht-Spitzensignal mit LED
- **Preis:** 2.299,95 Euro (UVP)

Mit der V 100 der Deutschen Bundesbahn gibt es nun von LGB eine weitere Gartenbahn-Diesellokomotive nach Regelspur-Vorbild. Ob der Kompromiss zwischen Freilandtauglichkeit und Modell-Anspruch gelungen ist, soll der MEB-Test zeigen.

Aus einem Guss

Das Erscheinen einer V 100 der DB für Gartenbahnfreunde war, nachdem wichtige Dieselloks wie die V 60 und 218 der DB sowie die V 100 der DR bereits von Piko erhältlich sind, nur eine Frage der Zeit. „Frau Hundert" folgt nun der (nicht mehr produzierten) DB-V 200 als zweite Göppinger Regelspur-Streckendiesellokomotive für Gartenbahngleise.



Auf empfindliche Ansetzdetails hat der Hersteller verzichtet. Lediglich die Rangierertritte und die Puffer sind in den Rahmen gesteckt.

Beim Öffnen der Schachtel fällt eine neue Verpackungsgestaltung auf. Das Modell liegt in einer oben offenen und mit dünnem Schaumstoff und Kartondeckel geschützten Polystyrol-Form. Die Anleitung im A5-Querformat beschränkt sich auf das Notwendige. Einmal ausgepackt, fällt die robuste Gestaltung des Modells auf. Anders ausgedrückt: Angesetzte Details, die abbrechen oder im Rasen verloren gehen könnten, gibt es kaum. Lediglich die vier Rangierertritte bilden mit zwei Griffstangen jeweils ein Ansetzteil und auch die Puffer sind Steckteile. Die Griffstangen vertragen auch einen versehentlich zu beherzten Zugriff, denn der Kunststoff ist flexibel. Die Gartenbahn-V 100 ist somit absolut freilandtauglich, dürfte auch mal einen Regenschauer unbeschadet überstehen, ebenso die zeitweilige oder dauerhafte Aneignung von Papas neuem Spielzeug durch den Nachwuchs. Gleichwohl findet sich auf Seite vier der Anleitung der Hinweis: „Nicht für Kinder unter 15 Jahren". Gemäß EU-Richtlinie ist die Lok demnach kein Spielzeug und die Verantwortung läge bei den Eltern.

Wer mehr als eine vorbildähnliche Nachbildung erwartet, könnte von der LGB-Neuheit allerdings mehr oder weniger enttäuscht sein. Auffällig sind beispielsweise die geschlossenen Abgasschächte. Auch mit angesetzten Griffstangen hätte der Gesamteindruck des Fahrzeugs deutlich gewonnen. Bei genauem Hinsehen ist unter dem Lüftergrill aber das angedeutete Lüfterrad zu erkennen. Leider fielen am MEB-Testmuster ein paar Herstellungsfehler auf: Die lichtleitenden Laterneneinsätze waren ungleichmäßig eingepresst (siehe Fotos) und ein Puffer saß falsch herum, so dass die einseitige Öffnung des in der Pufferhülse sitzenden Pufferrohres, eigentlich unten liegend, von oben sichtbar war.

Die dank der großzügigen Fensterflächen der V 100 gut einsehbare Führerstandseinrichtung ist grob nachempfunden. Ein Lokführer gehört nicht zum Lieferumfang. Die Bedruckung ist präzise ausgeführt. Der Rahmen weist zahlreiche Anschriften und Symbole in insgesamt sechs Farben auf. Das Fabrikschild ist vollständig lesbar und man erfährt, dass das Vorbild um 1963 im Bw Lübeck beheimatet war. Die Drehgestelle, welche jeweils einen Antrieb enthalten, machen einen ordentlichen und plastischen Eindruck. Dass auf die filigranen Leitungen des Vorbilds an den Blenden verzichtet wurde, ist bei einem Gartenbahnmodell nachvollziehbar.

Nur als teures Digitalmodell erhältlich

Unverständlich ist, warum gerade von dieser auch für jugendliche und erwachsene Einsteiger attraktiven Gartenbahnlokomotive keine auf das Wesentliche reduzierte Analogversion erhältlich ist. Außerdem gibt es viele Gartenbahner, die auf möglichst robuste und einfache Technik setzen. Zwar ist die V 100 auch mit jedem LGB-kompatiblen Gleichstromfahrpult fahrbar, allerdings, das ist an dieser Stelle leider zu erwähnen, spräche die Qualität der Digitalfunktionen, hätte man denn die Wahl, wenig für die Mehrinvestition in ein Soundmodell. An Beleuchtungsfunktionen wird lediglich das mit der Fahrtrichtung wechselnde Dreifach-Spitzenlicht geboten, das als Rangiersignal auch beid-

Die Markenphilosophie einer freizügigen Maßstabsauslegung zeigt sich auch bei der V 100: Länge und Breite sind in 1:27, die Höhe ist in 1:22,5 ausgeführt. Die Lok sieht daher leicht gequetscht aus.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** LGB/Märklin
- **Nenngröße:** G
- **Bestellnummer:** 20121
- **Antrieb:** Zwei unabhängige Motoren in den Drehgestellen wirken über Schneckengetriebe auf alle Achsen
- **Decoder:** mfx
- **Digitalfunktionen:** 14
- **Beleuchtung:** LED-Spitzenlicht
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Kunststoff
- **Gewicht:** 3110 Gramm
- **Zurüstteile:** Kupplungshaken
- **Preis:** 449,95 Euro (UVP)

seitig anzuschalten ist. Der Charakter des Lichts ist milchig trüb und sein Farbton zu kalt. Ein Schlusslicht gibt es ebenso wenig wie eine Führerstands- beziehungsweise Fahrpultbeleuchtung. Beim Betrieb mit einer mfx-kompatiblen Digitalzentrale lassen sich die Geräusche Horn hoch und tief, Kompressor, Glocke, Schaffnerpfiff, Druckluft ablassen und Sanden abrufen. Auch eine Bahnhofsansage ist im Angebot. Sie ist für den Zeitraum der Epoche III allerdings weder im Klang noch im Wortlaut authentisch. Gleiches muss auch dem Motorgeräusch bescheinigt werden. Es klingt zwar irgendwie nach Motor, aber sehr dumpf und kaum wie eine V 100. Das Anfahren des Modells erfolgt in Fahrstufe 1 ruckartig. Auch das Anhalten geschieht recht abrupt. Anders als das Verhalten bei Geschwindigkeitsänderungen ist dies allerdings nicht per CV-Einstellung optimierbar. Mit einem gerade im Garten sinnvollen Energiespeicher kann die V 100 nicht aufwarten.

Schade – die neue Lokomotive von LGB hätte das Zeug zu einem für Einsteiger bestens geeigneten Modell. Als Digitalausführung für knapp 450 Euro (UVP) ist sie dafür allerdings zu teuer. Auch normalen Ansprüchen an ein heutiges Digitalmodell mit Licht- und Geräuschfunktionen wird sie leider kaum gerecht. □ *Olaf Haensch*



FOTOS: RAINER ALBRECHT

Aufgrund der in den Drehgestellen untergebrachten Antriebe findet sich unter dem Gehäuse neben Ballastgewichten, Decoder, Soundbaustein und Lautsprecher auch viel Leerraum.

Eine echte Überraschung ist Piko mit der Ankündigung eines Schienenbus-Modells für die Spur N gelungen. Wieder eine Doppelentwicklung im Maßstab 1:160, könnte man angesichts des Minitrix-Modells klagen. Ist der Piko-VT 98 besser?

N-Bahn-Retter

Der Nebenbahn-Retter aus den 1950er-Jahren stand und steht bei zahllosen Modellbahnern auf der Anschaffungsliste. Mein erster (und bisher einziger) VT 98 kam von Arnold. Schon vor über 30 Jahren war das ein Fehlkauf, stammte doch die Konstruktion noch aus der N-Frühzeit. Pummelige Details, eine Bedruckung, die den Namen nicht verdient und grausame Fahreigenschaften haben dazu geführt, dass mein Schienenbus bald nicht mehr den Weg aus dem Fahrzeugkoffer auf die Gleise fand.

Nach so ernüchternden Erfahrungen war die Spannung beim Auspacken des neuen Piko-Modells groß. Wird der VT 98 aus Sonneberg mein N-Bahn-Retter?



Führerstandsnachbildung und eingestecktes Rahmenteil schmücken die 798-Front.

Pummelige Details findet man an den kleinen Fahrzeugen jedenfalls nicht. Im Gegenteil: Die Modelle überzeugen auf den ersten Blick und auch noch nach eingehender Betrachtung. Alles wirkt richtig proportioniert, seien es die passgenau eingesetzten Fenster oder die vielen feinen Nieten. Das Nachzählen an einem Beispiel führte zu meiner Überraschung zur richtigen Anzahl. Am Piko-Modell wirkt der charakteristische Schweiß-Ersatz äußerst fein. Gleiches gilt für die Bedruckung, die über Beheimatung (Bw Fulda) und Revisionsdatum (6. 11. 69) zweifelsfrei Auskunft gibt. Die silberne Zierleiste und weitere Details, wie die Unterteilung der Falttüren und die Türöffner, sind aufgedruckt, in diesem Maßstab keine falsche Entscheidung. Die Uerdingen-Rauten an den Fronten sucht man vergebens. Zu Recht, denn das Vorbildfahrzeug wurde bei MAN in Nürnberg gebaut.

Sehr zum vorbildgerechten Eindruck des Piko-VT 98 trägt die Fahrzeugkonstruktion bei: Der flache Motor ermöglicht sowohl einen fast freien Durchblick durch das Fahrzeuginnere als auch eine kaum nach unten herausragende Bodenwanne. So kann sich der Betrachter uneingeschränkt an der gelungenen Nachbildung von Motor- und Auspuffanlage sowie des Fahrwerks erfreuen. Sehr pfiffig ist die Idee, anstatt der Kupplungen geschlossene Rahmenteile in die NEM-Aufnahmen klipsen zu können. Mit eingesteckter Kupplung können vorbildgerecht Güter- oder Reisezugwagen mitgeführt werden. Die kulissengeführte Steckkupplung zwischen VT und VS wirkt auf den ersten Blick etwas voluminös, fällt aber im Anlageneinsatz wenig auf. Es überwiegt der gute Eindruck der eng gekuppelten Fahrzeuge. Die LED-



Für die Verbindung von VT und VS sorgt eine etwas klobige Steckkupplung, die jedoch einen engen Pufferabstand und eine zweipolige elektrische Verbindung gewährleistet.



Dank ausgeklügelter Konstruktion der gemäß Epoche IV beschrifteten Fahrzeuge ergibt sich eine (fast) freie Sicht durch die Fahrgasträume und unterhalb der Rahmen. Die hellblaue Abdeckung markiert den Einbauplatz für einen Decoder.



FOTOS: BAUER-PORTNER

Nietenzählen gefällig? Nimmt man die Reihe vor der Falttüre als Beispiel, wird man feststellen, dass die Anzahl tatsächlich stimmt. Würde man die Nietköpfe maßstäblich darstellen, sähe man in N so gut wie nichts mehr davon.

Beleuchtung wirkt sehr gut. Der Weiß-Rot-Lichtwechsel kann für den VT mit einem Schiebeschalter VS-seitig abgeschaltet werden. Jeweils fünf winzige Lichtquellen sorgen für die Ausleuchtung der Innenräume. Der Triebwagen läuft recht leise über die Gleise. Aufgrund des geringen Raumes für ein Getriebe konnte leider keine größere Untersetzung realisiert werden. So fährt der N-VT98 erst bei über zwei Volt recht ruckartig an und erreicht eine weit über der NEM-Vorgabe von 135 km/h liegende Endgeschwindigkeit. Diese Fahreigenschaften sind das einzige Manko am Modell. Eine Digitalisierung und auch der Soundeinbau sind mit geringem Aufwand mit den bald bei Piko zur Verfügung stehenden Bauteilen zu realisieren. ☐ *abp*

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Piko
- **Nenngröße:** N
- **Bestellnummer:** 40250
- **Antrieb:** Vom Flachmotor mit Schwungmasse über Schneckengetriebe auf zwei Radsätze
- **Schnittstelle:** PluX16
- **Haftreifen:** Zwei auf einem Radsatz
- **Vmin (2,1 V):** 17 km/h
- **Vmax (12 V):** 200 km/h
- **Gehäuse:** Kunststoff
- **Fahrwerk:** Metall
- **Gewicht:** 41 Gramm (VT)
- **Beleuchtung:** LED-Lichtwechsel Weiß-Rot, Innenbeleuchtung
- **Preis:** 160 Euro (UVP)



Epoche-IV-Alltag auf DR-Gleisen: Mit Arnolds Ur-Ludmilla bekommen Reichsbahn-Güterzüge ein weiteres passendes Zugpferd.

Zeitnah nach der Ankündigung im letzten Jahr liefert Arnold nun die ersten Versionen seiner neuen Ludmilla-Modelle für die Spur N aus. Als Vorbilder dienen die Baureihen 130 und 131 der DR.

Ur-Groß-Russin

Ludmillas kann man nie genug haben, denken sich die Fans der vermeintlich russischen Großdiesel. Das Adjektiv „sowjetisch" wäre richtiger, doch der Volksmund spricht anders und berücksichtigt auch nicht die Lage der Lugansker Lokfabrik im umkämpften Teil der heutigen Ukraine.



Große Frontfenster und angesteckte Leitern kennzeichnen das neue Gesicht auf N-Gleisen.

Wichtiger für den N-Modellbahner ist die Tatsache, dass mit der Ursprungsversion der Baureihe 130 tatsächlich ein neues Lokgesicht den Reichsbahn-Fuhrpark erweitert. Angesichts der großen Frontfenster sind die Loks der ersten Serien leicht zu unterscheiden. Auch im Dachbereich zeigen sich gleich Unterschiede zur 232, fehlen doch die Dachaufbauten auf der Führerstandsseite 1. An der äußeren Erscheinung gibt es nicht viel auszusetzen: Die Proportionen stimmen, Lackierung und Bedruckung sind sehr gut ausgefallen. Ein kleiner Fehler hat sich jedoch eingeschlichen: Das Gitter des Schalldämpfers liegt bei der 130 005 an der anderen Seite des Aufbaus.

Die 130 läuft in Anbetracht der Vorbild-Höchstgeschwindigkeit von 140 km/h fast ein bisschen gemächlich. Da aber auch die deutlich langsamere 131 mit dem gleichen Chassis ausgeliefert wird, passen die umgerechneten 170 km/h des Arnold-Modells doch. Leider liegt die Anfahrspannung trotz schräggenutetem Fünfpoler mit über sechs Volt sehr hoch, die Minimalgeschwindigkeit des Testmodells betrug bei 5,1 Volt etwa 18 km/h, das darf gern weniger sein. Ein Decoder oder ein Fahrregler mit Impulsbreitensteuerung bietet Abhilfe. Der Auslauf liegt bei mageren drei Zentimetern. Die beiden Schwungmassen messen acht Millimeter im Durchmesser, das könnte mit abgewandelter Chassis-Konstruktion mehr sein.

Auf der Platine sitzt löblicherweise nun eine moderne und platzsparende Next18-Schnittstelle. Das lässt Optionen zum Beispiel für die Soundausrüstung offen. Erstmals in einer Arnold-Lok nach deutschem Vorbild sind nun Platine und Chassis für einen Lautsprechereinbau vorbereitet. Die LED-Beleuchtung mit Weiß-Rot-Lichtwechsel wirkt vorbildgerecht auch bei den nebeneinander liegenden unteren Lampen. Die außen positionierten Schlusslichter lassen sich nicht abschalten. Trotz einiger Kritikpunkte ist Arnolds Ludmilla insgesamt ein gelungenes Modell. □ *abp*



Die Dachausrüstung entspricht (fast) dem Vorbild, die Lüfterimitationen sind nicht durchbrochen, wirken aber trotzdem realistisch.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Proportionen; Details; Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Mindestgeschwindigkeit; Auslauf*

PREIS: *169,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒



Doppelloks sind bei östlichen Bahnverwaltungen durchaus verbreitet, so auch bei der polnischen PKP.

Auf den ersten Blick eine mutige Entscheidung ist die Produktion eines H0-Modells der PKP-Doppellok der Baureihe ET 41. Piko wird sich jedoch etwas überlegt haben.

Doppelt zieht besser

Der erste Gedanke lautet: Gibt es für dieses Modell einen Markt? Aber wer die Sonneberger kennt, weiß, dass sich die Verantwortlichen das vorher genau überlegt haben.

Die polnischen H0-Bahner wird das Modell sicherlich entzücken, und vielleicht kann die beeindruckende H0-Lokomotive auch deutsche E-Lok-Freunde begeistern, denn die ET 41 ist wirklich gelungen.

Das beginnt bei der hervorragenden Formgebung, die ihr Vorbild perfekt wiedergibt: Ein exzellent graviertes Gehäuse mit feinen Konturen, detaillierte Drehgestellblenden und zahlreiche angesetzte Details geben gemeinsam mit einer makellosen Lackierung und Bedruckung ein hervorragendes Gesamtbild ab. Perfekt eingesetzte, glasklare Fenster, die den ungetrübten Blick auf die Führerstände freigeben, fallen zusätzlich positiv ins Gewicht. Das gilt auch für die feinen Stromabnehmer und die gelungene Nachbildung der charakteristischen, großen polnischen Scheinwerfer.

Die Lokteile, von denen nur einer angetrieben ist, sind mit einer kulissengeführten und stromführenden Steckkupplung fest und vor allem angenehm eng verbunden.

Die polnische PKP beschaffte die Doppelloks vor allem für schwere Güterzüge aus den Kohlerevieren im Süden des Landes zu den Ostseehäfen. Auch wenn nur ein Teil der Doppellok im Modell angetrieben ist, reicht die Zugkraft dennoch für alle anlagengerechten Züge. Ebenso wie die Zugkraft sind auch die anderen Fahreigenschaften außerordentlich gut. Bei einer Spannung von nur 1,1 Volt setzt sich das Piko-Modell mit 6 km/h in Bewegung. Die Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 125 km/h wird bei 10,8 Volt erreicht. Die Modellhöchstgeschwindigkeit beträgt bei der NEM-Spannung von zwölf Volt 145 km/h und bewirkt einen Auslauf von 16,5 Zentimetern.

Pikos ET 41 sollte nicht nur für polnische Modellbahner interessant sein. □ *S. Alkofer*



Die großen Stirnlampen geben der ET 41 ein unverwechselbares Äußeres.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Formgebung; hervorragende Lackierung und Bedruckung; gute Fahreigenschaften*

KONTRA: *Seitliche Griffstangen*

PREIS: *219,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	super
4 Schluss-Signale:	sehr gut
3 Schluss-Signale:	gut
2 Schluss-Signale:	befriedigend
1 Schluss-Signal:	noch brauchbar

KOMPAKT

Beka: Dresdner Straßenbahn für H0

Einen Triebwagen der Bauart Union der Dresdner Verkehrsbetriebe bietet Beka als Neuheit an. Das Vorbild war bis zu seiner Verschrottung Anfang der 1970er-Jahre als Rangierfahrzeug im Einsatz und einer der wenigen Arbeitswagen, die nicht grau lackiert wurden. Es behielt auch die originale Inneneinrichtung. Das Rollmodell ist im Fachhandel erhältlich. □ *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Ordentliche Detaillierung; Zurüstteile und Linienschilder beiliegend*

KONTRA: *Griffstangen bruchgefährdet; Zierlinien unsauber; Preis*

PREIS: *75 Euro*

URTEILE:



Die seitliche Beklebung der Siemens-Vorführlok ist ein echter Hingucker. Das H0-Modell von Piko ist rundum gelungen.

Nachdem letztes Jahr bereits die Variante mit Stromabnehmern den Weg zu den H0-Bahnern fand, rollt nun Pikos Diesel-Vectron (DE) in die Modellbahnläden.

Schnurrender Vectron

Das Vectron-H0-Modell, das Piko vor einem Jahr neu vorstellte, war bereits ein gelungener Wurf. So verwundert es nicht, dass die DE-Ausführung dasselbe lobende Urteil erfährt.

Als Vorbild wählten die Piko-Konstrukteure die Siemens-Vorführlok 247 901, die zur letzten Innotrans eine auffällige seitliche Beklebung erhielt. Diese zeigt einen rennenden Gepard, dessen Kopf grafisch in die Front einer Vectron-Lok ausläuft. Passend, denn von vorne gesehen wirkt das Antlitz der Lok katzenartig. Die markanten Frontrippen muten ein wenig wie Schnurrhaare an.

247 901 fällt so als Modell auf jeder H0-Anlage auf. Der neue Piko-Vectron ist allerdings bei weitem nicht nur eine E-Variante mit geändertem Gehäuse. Piko berücksichtigte alle entscheidenden Merkmale der Vorbilder: So ist der DE-Vectron einen Meter länger, die Drehgestelle sehen anders aus und auch der Rad-Durchmesser ist bei der Diesellok geringer. Diese Unterschiede werden auch beim Vergleich der jeweiligen Modelle klar.

Das gute Erscheinungsbild ergibt sich, wie so oft bei den Sonnebergern, durch den gelungenen Mix aus freistehenden und angespritzten Details. Lediglich für die Pufferträger würde man sich Zurüstteile wünschen. Die Fahreigenschaften sind in Ordnung. Mit einer Höchstgeschwindigkeit von 249 km/h ist das Modell jedoch zu schnell. 247 901 ist für den Einbau eines Sounddecoders vorbereitet. □ *S. Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbild korrekt nachgebildet; guter Formenbau; Lackierung und Bedruckung*

KONTRA: *Fehlende Zurüstteile für Pufferträger; zu schnell*

PREIS: *124,99 Euro (UVP)*

URTEILE:

Aus alten Lima-Formen erschien ein überarbeiteter ICE-T in H0 von Rivarossi.

Neuer, alter Sprinter

Das Modell, bestehend aus zwei Endwagen und einem Mittelwagen der 2. Klasse, gibt die markanten Proportionen des Vorbilds authentisch wieder, besitzt eine gute Detaillierung und eine sehr saubere Bedruckung. Die Geschwindigkeit bei zwölf Volt beträgt umgerechnet 240 km/h. Neigetechnik weist der Modelltriebzug nicht auf. Die Mechanik der Stromabnehmer ist kein Glanzlicht und könnte im Oberleitungsbetrieb zu Problemen führen. Auffällig ist die Zweifarbigkeit des Spitzenlichts: unten kalt- und oben warmweiß. Die unlackierten Drehgestellblenden sehen sehr nach Plastik aus. □ *oh*



FOTO: RAINER ALBRECHT

Mit zwei Wagen aus einem Ergänzungsset lässt sich ein vorbildgerechter Zug der Baureihe 415 bilden.

AUF EINEN BLICK

PRO: *Ausgewogene Fahreigenschaften; dezentes Antriebsgeräusch; sehr saubere Farbgestaltung; Maßstäblichkeit*

KONTRA: *Drehgestellblenden; Spitzenlicht; Stromabnehmer*

PREIS: *259,90 Euro (UVP dreiteilig)*

URTEILE:



Ziemlich ordentlich ist die Wiedergabe der BB 37000 von Rocky-Rail. Epoche-VI-Freunde dürften an diesem Modell kaum vorbeikommen.

Alstoms Prima-Lokbaureihe ist jetzt auch im Maßstab 1:160 erhältlich. Rocky-Rail liefert die Dreisystemvariante BB 37000 in mehreren Versionen.

Prima Frettchen

Die Stückzahlen der Loks aus der Prima-Familie des französischen Herstellers Alstom auf deutschen Gleisen reichen bei weitem nicht an jene der Traxx-Modelle aus dem Hause Bombardier heran. Doch Bahndamm-Besucher, die etwas Geduld mitbringen oder über Insiderinformationen verfügen, können an einer vielbefahrenen Güterzugstrecke mit großer Wahrscheinlichkeit dennoch auf eine Prima der Baureihe 37000 treffen.

Viele Eisenbahnfreunde hierzulande bezeichnen die Lokomotiven gerne als „Frettchen". Grund dafür sind die SNCF-Loks desselben Typs, die häufiger auf deutschen Schienen anzutreffen sind und auf den Seiten den Schriftzug „FRET" (Fracht) tragen.

Die Modellreihe BB 37000 ist dreisystemfähig; die Lokomotiven können im französischen Netz (1,5 kV Gleichstrom oder 25 kV Wechselstrom) verkehren, aber auch über die Grenze nach Deutschland fahren und eine Spannung von 15 kV nutzen. Betreiber der BB 37000 ist neben der SNCF unter anderen der Lokvermieter „akiem", der dem Konzern Geodis (Güterverkehrssparte der SNCF) gehört.

Rocky-Rail liefert jetzt die silberfarbene BB 37025 von „akiem", die an den deutschen Eisenbahn-Dienstleister HSL Logistik GmbH in Hamburg vermietet ist, als N-Modell.

Die kleine Lok macht auf Anhieb einen ordentlichen Eindruck. Die unverwechselbare Silhouette des Vorbilds mit dem niedrigen Lichtraumprofil und der markanten Frontpartie wurde gut getroffen. Die gesickten Seitenwände, Lüftergitter und Drehgestellblenden sind sauber herausgearbeitet. Die Dachausrüstung ist korrekt und die drei Stromabnehmer für die unterschiedlichen Bahnstromsysteme sind ebenfalls richtig angedeutet. Die Anlenkstangen sind allerdings etwas zu lang ausgefallen, so dass die Schleifstücke nicht parallel zum Fahrdraht stehen. Zahlreiche freistehende Details, wie Griffstangen, Tritte, Rückspiegel und Scheibenwischer, sind sehr fein und werten das Modell auf. Auch an der Lackierung und der Bedruckung ist nichts auszusetzen. Störend fallen lediglich die Kupferstreifen zur Stromabnahme hinter den Drehgestellblenden auf.

Das Rocky-Rail-Modell absolviert den Testring bei einer Spannung von zwölf Volt mit einer Höchstgeschwindigkeit von 156 km/h. Angesichts einer Vorbildhöchstgeschwindigkeit von 140 km/h ist das ein hervorragender Wert. Bereits bei einer Spannung von 1,6 Volt fährt die kleine Maschine mit einer Geschwindigkeit von 6 km/h. Der Auslauf aus der Höchstgeschwindigkeit beträgt neun Zentimeter. Insgesamt zeigt das Modell ein ausgewogenes Fahrverhalten.

Die „akiem"-Prima ist ein gelungenes Modell. N-Bahner müssen für die kleine Lok jedoch 162 Euro auf den Ladentisch legen. □ *Stefan Alkofer*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Formgebung; hervorragende Detaillierung; gute Lackierung und Bedruckung; prima Fahreigenschaften*

KONTRA: *Sichtbare Kupferbleche; Stromabnehmer*

PREIS: *162 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT

Hobbytrain: Doppeltragwagen für N



Eine schöne Ergänzung für moderne KLV-Züge bietet Hobbytrain im Maßstab 1:160 an. Die Doppeltaschenwagen für zwei Sattelauflieger sind beim Vorbild auch für Wechselpritschen und Container geeignet. Die Modelle des Sdggrmss der AAE zeichnen sich durch Metallchassis, vollständige Bedruckung und sehr feine Detaillierung aus. Leider sind die Rolleigenschaften, merkwürdigerweise vor allem in einer Richtung, eher mäßig. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Proportionen; Detaillierung und Bedruckung von Tragwagen und Sattelauflieger*

KONTRA: *Rolleigenschaften; Preis*

PREIS: *64,90 Euro*

URTEILE:

Neu bei Rietze ist ein moderner Magirus-Alufire-3-Rüstwagen auf dem Fahrgestell eines MB Atego. Nicht nur für Freunde der Feuerwehr der schönen Stadt Wasserburg am Inn ist das H0-Modell gedacht.

Wasser marsch in Wasserburg

Erstaunliches erfährt ein Modellbahn-Redakteur bei einem kurzen Ausflug in das Feuerwehrwesen. Zum Beispiel, dass in einem Rüstwagen (RW) im Schnitt 360 Einzelteile für die technischen Hilfeleistungen der Feuerwehr geladen sind. Das vielfältige Innenleben hinter den Jalousien wäre mal etwas für die Nachbildung im Modell. Doch an Rietzes „Alufire 3" bleiben die Roll-Läden geschlossen. Typisches Merkmal eines modernen RW ist unter anderen ein Lichtmast. Der ist mit vier Scheinwerfern zwischen Fahrerhaus und Aufbau nachgebildet. Auch eine Frontseilwinde ist am Modell zu finden. Als Zurüstteile liegen eine Feuerwehr-Mehrzweckleiter, Spiegel, Auftritte, eine Abschleppstange sowie fein geätzte Sandbleche bei. Hinweise für Feuerwehr-Laien, wo und wie diese Teile zu montieren sind, fehlen. Doch auch ohne Anleitung fand das meiste den richtigen Platz. ☐ *A. Bauer-Portner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sehr gute Detaillierung; saubere Bedruckung*

KONTRA: *Keine Hinweise zur Montage der Zurüstteile*

PREIS: *27,90 Euro*

URTEILE: ☒☒☒☒





In tadellosem Finish und reich detailliert zeigt sich der Rietze-Rüstwagen. Einige Zurüstteile wollen vom Bastler angebracht werden.

▸KOMPAKT

Märklin: Neue Signale

Als erster Vetreter der neuen Signal-Generation erreichte uns ein einflügeliges Form-Hauptsignal mit Schmalmast. Im Modell-Antriebskasten sind ein Servo und die Digitalplatine untergebracht, das beansprucht einiges an Volumen. Der Antrieb kann jedoch auch unterflur eingebaut werden. Die notwendigen Teile liegen bei, ebenso weiteres Zubehör zur Montage und zum Anschluss. Der Decoder ist für mfx (aktuelles Update der CS 2 auf Version 4.0 erforderlich) und DCC geeignet. Die Modellausführung ist ordentlich und weitgehend maßstäblich. Manche der grünen Kunststoffteile (Beispiel: Ersatzsignal) sollten schwarz oder grau gefärbt werden. ☐ *abp*

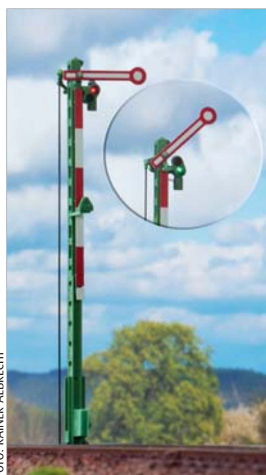


FOTO: RAINER ALBRECHT

AUF EINEN BLICK

PRO: *Moderne Technik; Proportionen und Details*

KONTRA: *Farbgebung; Preis*

PREIS: *74,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒▲

▸KOMPAKT



Noch: Freilager für H0

Eine Ergänzung für viele H0-Bauernhöfe oder kleine Gewerbebetriebe bietet Noch in Form eines größtenteils offenen Lagerschuppens an. Der Lasercut-Bausatz besteht aus dünnem Furnierholz mit einseitig gelaserten Fugen für die Verbretterung sowie Karton für die Nachbildung des Holz-Fachwerks, der Dachpappen-Deckung und der Bodenplatte. Alles ist schnell und problemlos zusammenzusetzen. Holzleim liegt bei. Die Rückwand wurde verdreht eingebaut, die Ansichtsseite mit Fugen zeigt so zum Betrachter. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Passgenauigkeit; Verarbeitung; Bauanleitung*

KONTRA: *Preis*

PREIS: *29,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒▲

ONTRAXS!

Der Sieger heißt: Ysselstein. Das einem Gemälde nachempfundene, plastisch wirkende Diorama gewann den diesjährigen Publikumspreis.

Die alljährlich stattfindende Modellbahn-Ausstellung Ontraxs präsentierte auch im Jahr 2015 erneut Anlagen und Dioramen der Spitzenklasse.

Utrechts Schätze



Typisch Ontraxs 2015: Eine Hinterhof-Werkstatt-Szene in extrem feiner Detaillierung.



„Venhuizen“ gehörte zu den größeren Anlagen und inszenierte einen niederländischen Landbahnhof in H0 Anfang des 20. Jahrhunderts. Sie bestach durch ihre Harmonie.

Der Trend bei Ontraxs geht zu immer kleineren Schaustücken in deutlich größeren Maßstäben. Gerade die Spurweite 0 war im Jahr 2015 überdurchschnittlich stark vertreten. Schmalspur- und Feldbahnmotive bildeten in Utrecht dieses Jahr den Schwerpunkt. Größere Anlagen, gar in Spurweite H0, waren eher Ausnahme als Regel.

Das hat gute Gründe, angefangen beim Transport. Der kleine Guckkasten ist noch im eigenen Kombi zu verstauen und erfordert nicht das Anmieten eines Kleinlasters. Die Ontraxs-Teilnehmer kommen schließlich aus vielen Ecken Europas und der Transportaufwand ist durchaus ein Teilnahme-Kriterium.

Aber es sind vor allem die Ansprüche der Ontraxs-Kuratoren, die kleine Dioramen bevorteilen. Die in Utrecht gezeigte und längst gewohnte perfekte Gestaltung ist auf großen Schaustücken kaum mehr von einer Einzelperson realisierbar. Konfektionsware sucht man auf den Exponaten zumeist vergeblich. Manch Diorama vermittelt den Eindruck, die Grashalme seien mit der Pinzette einzeln gesetzt worden.

Ein perfektes Beispiel für diesen Trend ist die dieses Jahr vom Publikum gekürte Siegeranlage „Ysselstein“. Aus zwei Metern Entfernung wirkt das kleine Diorama wie das Gemälde eines niederländischen Meisters des 17. Jahrhunderts. Die nähere Betrachtung zeigt ein etwa 40 Zentimeter tiefes Diorama, dessen Gebäude wie Filmkulissen in Schichten hintereinander angeordnet sind. Minutiös wurde das Ensemble gebaut und kein einziger der geritzten Ziegel ist ein Rechteck. Alles wurde der optischen Wirkung und dem Fluchtpunkt unterworfen. Ein gestalterisches Meisterwerk, bei dem die Eisenbahn allerdings nur mehr eine Nebenrolle spielt.

Die 2015er-Ausgabe von Ontraxs war sehr speziell, aber stets faszinierend. □

Stefan Alkofer



„Vallescura“, ein fiktiver Ort im südlichen Piemont zu einer Zeit, als in Italien noch Drehstromloks unter zweipoliger Fahrleitung verkehrten.



FOTOS: STEFAN ALKOFER

Feldbahn, großer Maßstab und akribische Detaillierung – Ontraxs 2015.



„Zwaaghoek“ wurde innerhalb von drei Jahren von Ton Janssen in der Spurweite 0 erbaut. Sowohl die Gebäude als auch die Fahrzeuge der Hafenszene entstanden im Eigenbau.



Über 40 Quadratmeter beansprucht die große H0-Anlage, auf der auch Nachbildungen der Kremmener Altstadt ihren Platz gefunden haben.

Der brandenburgische Modelleisenbahnverein Kremmen ist noch vergleichsweise jung an Jahren, hat aber schon Beachtliches auf die Beine gestellt. An gleich drei H0-Anlagen wird fleißig weitergebaut und dabei gezielte Nachwuchsförderung betrieben.

Ein Herz für Goethe

Der hoffnungsvolle Start ins modellbahnerische Vereinsleben erfolgte in Kremmen nordwestlich von Berlin im Jahr 2002. Das knappe Dutzend an aktiven Mitgliedern ließ sich auch nicht aus der (H0-)Spur bringen, als kaum zweieinhalb Jahre nach der Vereinsgründung bereits ein großes Fragezeichen hinter den Fortbestand gesetzt wurde. „Wir mussten uns eine neue Bleibe suchen, weil uns die bisherigen Vereinsräume nicht weiter zur Verfügung standen", erinnert sich Peter Kähler, Vorsitzender des eingetragenen Vereins.

Der erzwungene Neustart gelang. Das neue Vereinsheim, zu finden am Stadtpark in der Ruppiner Straße, erwies sich als ausgesprochener Glücksgriff „und seit Anfang 2005 bauen wir in den jetzigen Räumen an unseren H0-Anlagen", weiß Kähler im Nachhinein den notgedrungenen Umzug zu schätzen. Nicht minder zu schätzen weiß er auch unsere Fach- und Publikumszeitschrift: „In unserem Verein lesen wir seit Jahren den MODELLEISENBAHNER, verfolgen interessiert die Rubriken Szene, Unter der Lupe und Werkstatt und lernen

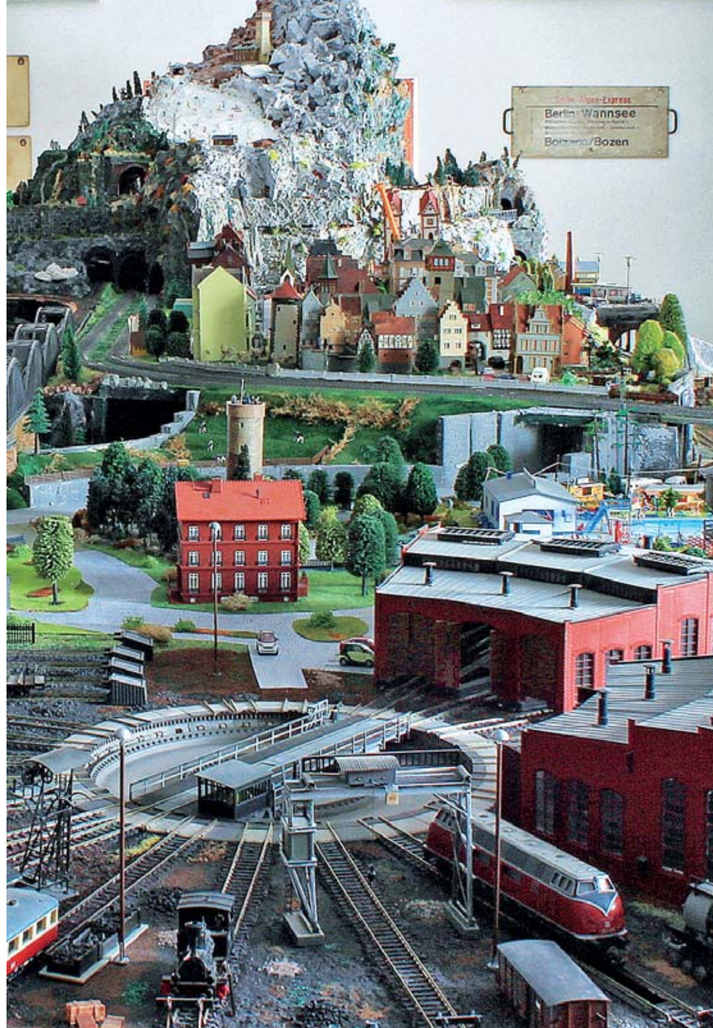


auch aus dem gesamten Heft für unsere Vereinsarbeit."

Und die kann sich zweifellos in vieler Hinsicht sehen lassen. Natürlich fällt auch mein Blick da zunächst auf die inzwischen auf über 40 Quadratmeter angewachsenene H0-Großanlage. Mit elfgleisigem Durchgangsbahnhof an der Hauptbahn, abzweigender Nebenbahn, Bahnbetriebswerk, großem Güterbahnhof, Berg- und Stadtlandschaften ist hier bereits eine beachtliche Miniaturwelt auf der Unterkonstruktion in offener Rahmen- und Plattenbauweise entstanden.

„Unsere Vereinsanlage erfreut sich in unserer Umgebung und dem Norden von Berlin großer Beliebtheit", hat Peter Kähler nicht von ungefähr festgestellt, wohlwissend, dass noch viel zu tun ist und eine Modellbahnanlage nie wirklich fertig wird.

Was jedoch zwar mir, aber sonst wohl vielen nicht einmal auf den zweiten oder dritten Blick auffällt. So harren etwa die meisten Modellgebäude, unter ihnen nicht wenige altbekannte, aber durchaus zeitlose Vertreter früherer Modellgenerationen, gleichfalls auch schöne im Eigenbau oder durch Bausatzumwandlungen entstandene Nachbildungen von Kremmener Altstadthäusern, noch einer dezenten Alterung. „Das stimmt", bestätigt Thomas Mayer, der stellvertretende Vereinsvorsitzende, und ergänzt: „Auch sonst liegt noch einiges an, etwa die analoge Steuerungstechnik, die wir für unser Zweileiter-Gleichstrom-Schienensystem inklusive der Signalisierung bis Dezember fertiggestellt haben wollen, während wir auf der



Der Blick über die Drehscheibe des Bahnbetriebswerks hinaus richtet sich, durchaus passend zum Zuglaufschild des Spree-Alpen-Expresses an der Wand, aufs Hochgebirge.



Das klassizistische Empfangsgebäude hat seine besten Jahre hinter sich, doch der rechts beworbene „Junior Paß" lässt immerhin hoffen.



Ein Platz an der frischen Luft: Nicht nur beim Schichtwechsel, sondern auch in den Pausen herrscht vor dem Fabriktor reges Gedränge.



Einst Konkurrenz, nun auf den Abstellgleisen in trautem Nebeneinander: Am Rande des Bahnbetriebswerks dämmern 38 2383 und V 200 035 einer unbestimmten Zukunft entgegen.

Schnellfahrstrecke mit dem Märklin-System ja bereits digital unterwegs sind."

Ach ja, die Besonderheit mit den Punktkontakten: Die am Anlagenrand entlangführende, zweigleisige Schnellfahrstrecke besteht aus einer nachträglichen zusätzlichen Einschotterung entgegensehenden Märklin-C-Gleisen, auf denen, sehr zur Freude vor allem der Kinder, moderne Modell-ICEs verkehren. „Auch die Oberleitung ist schon in Planung", kommt Thomas Mayer meiner nächsten Frage zuvor und fügt hinzu: „Beim Fahrbetrieb vor Publikum auf den normalen Zweileiter-Gleichstromschienen legen wir aber Wert darauf, keine Elektrolokomotiven als Zugloks einzusetzen und die Zuggarnituren epochen- und stilrein verkehren zu lassen."

Kein Wunder, schließlich ist der 43-Jährige nicht nur begeisterter Modellbahner, sondern Lokführer von Beruf und ein waschechter Reichsbahner, der, jetzt bei DB Regio auch in der Transportleitung tätig, seine Laufbahn einst im Bw Pankow begann. Nicht von ungefähr, so Mayer, „ist unser Anlagenschwerpunkt die späte Epoche IV, so um die Wendezeit, um auch Bundesbahn-Fahrzeuge glaubhaft einsetzen zu können." Pilzleuchten und HL-Signale sorgen für passende DR-Atmosphäre.

Das wäre also auch geklärt. Nun wird es aber Zeit, gewissermaßen die Gretchen-Frage zu stellen: Was hat es mit der besonderen Beziehung zum deutschen Dichterfürsten auf sich und inwiefern zeigt der Modelleisenbahnverein mit seinen 22 Mitgliedern ein Herz für Goethe?

„Mit unserem Dichter und Denker hat das nur mittelbar zu tun, vielmehr mit unserer Jugendanlage", lacht Peter Kähler und erklärt: „Seit 2010 arbeiten wir im Rahmen eines Projekts eng mit der Goethe-Grundschule in Kremmen zusammen." Und Ingrid Reitmann, im Verein für die Finanzen verantwortlich, ergänzt: „Derzeit sind es sechs Viert- und Fünftklässler, die begeistert mitgestalten."

Eine Nachwuchsförderung, die im wahrsten Sinne des Wortes Schule machen sollte! □ *Karlheinz Haucke*

AUF EINEN BLICK

- **Modelleisenbahn e. V. Kremmen:** Gegründet 2002, 22 Mitglieder
- **Anlagen:** Große H0-Anlage (40 m²), US-H0-Anlage (9 m²), Jugend-H0-Anlage (4,5 m²)
- **Vorstand:** Vorsitzender Peter Kähler, stellv. Vorsitzender Thomas Mayer, Finanzen Ingrid Reitmann
- **Vereinsheim:** Ruppiner Str. 60, 16766 Kremmen
- **Vereinstreffen:** Dienstags ab 14 Uhr, Tag der offenen Tür jeden 2. Advent
- **Kontakt:** Tel. 033055/71641



FOTOS: CHRISTIANUS

Der mit insgesamt elf Gleisen stattliche Hauptbahnhof am Rande der Altstadt bietet dem (noch) nicht elektrifizierten Schienenverkehr eine kindgerecht epocheübergreifende Bühne.



FOTO: UWE REITMANN



Haben die Weichen im Vereinsheim seit 2011 gemeinsam auf Erfolg gestellt: Vorsitzender Peter Kähler, Ingrid Reitmann (Finanzen), stellvertretender Vorsitzender Thomas Mayer (v.r.).



Auf der Intermodellbau 2014 in Dortmund wurde der Entschluss gefasst, auf der kleinen Ausstellung in Stetten/Donau 2015 wurde er umgesetzt: die fotografische Würdigung des gigantischen H0-Bahnhofs „Hasselt" von Ivo Schraepen.

ALLES AUSSER GEWÖHNLICH

Den Bahnhof seiner Heimatstadt im Modell nachbauen? Dieser Gedanke liegt nahe. Viele Modellbahner haben so etwas schon realisiert, vor allem diejenigen, die sich halbwegs übersichtliche Bahnanlagen zum Vorbild nehmen konnten. Ivo Schraepen stammt aus Hasselt in Belgien. Die Kleinstadt, nördlich von Lüttich gelegen, verfügt aber über einen ausgewachsenen Bahnknoten. Kann man diesen auch ins Modell umsetzen? Man kann.

Ivo Schraepen war mir nicht unbekannt. Schon vor vielen Jahren, bei meinem ersten Besuch der internationalen Modellbahnausstellung in Köln in den 1980er-Jahren prägte sich mir der Name ein. Schraepen zeigte damals eine H0-Seg-



Moderner Nah- und Fernverkehr im Bahnknoten Hasselt: Auf Gleis 8 wartet eine Lok der Serie 18, ein Vorgänger des Vectron.



Auf der dreigleisigen Strecke strebt ein Triebwagen der Reihe AM80 dem Bahnhof zu. Die Ausfahrt aus dem nicht einsehbaren Anlagenteil ist durch die Straßenbrücke perfekt getarnt.

mentanlage nach belgischem Vorbild, die mir wegen der einheitlichen und realistischen, in Herbst-Tönen gehaltenen Landschaft und durch die damals noch ganz neuen Sound-Effekte im Gedächtnis geblieben ist.

Im April 2014 auf der Intermodellbau in Dortmund traf ich ihn wieder, an einer neuen, seiner fünften Ausstellungsanlage, die mich sofort in ihren Bann zog: Hell erleuchtet präsentierte sich ein Modell-Bahnhof in Ausmaßen, die auf den ersten Blick nicht zu erfassen waren. War ein Plätzchen zwischen den sich in engen Reihen drängenden Zuschauern ergattert, konnte man einen Bahnbetrieb verfolgen, der sowohl durch seinen Realismus als auch seine Fremdartigkeit sofort faszinierte. Wieder wurde Belgisches gezeigt. Wieder hieß es: einfach zuschauen und genießen. Warten, welcher schöne Zug als Nächstes kommt, so wie man das auch auf Bahnhöfen des großen Vorbilds gerne mal macht. Nach einiger Zeit des Schauens und Staunens

EINE ANLAGE FÜLLT EINE GANZE HALLE

vereinbarte ich mit Ivo Schraepen eine Foto-Session für die nächste sich bietende Gelegenheit. Sie bot sich, ganz unerwartet, bereits Anfang 2015 auf der kleinen Ausstellung des MEC Stetten/Donau. Die Dimensionen der Hasselt-Anlage kannte ich ja bereits, und so fragte ich mich zunächst, ob der dortige Gemeindesaal nicht vielleicht platzen könnte? Ein Rechteck von 19 mal 4,5 Metern nimmt „Hasselt" im H0-Maßstab in Anspruch, aus 25 Segmenten zusammengesetzt. An der Vorderseite erstreckt sich der Nachbau des Bahnhofs Hasselt, rückwärtig liegt ein offener Abstellbahnhof, die beiden 180-Grad-Bögen sind teilweise verdeckt. Die offenen Anlagenteile sind eingerahmt von dunklen Flächen, schwarzen Blenden oberhalb, welche die Beleuchtung abschirmen, und dunkelgraue, elegante Vorhänge unterhalb. Das macht Eindruck und zieht Zuschauer magnetisch an.

Wir beginnen unsere Bahnhofsbesichtigung ganz am rechten Rand. Hier taucht eine dreigleisige Strecke unter einer Straßenbrücke auf. Beim Vorbild verzweigen sich gleich hinter der Brücke die Hauptstrecke nach Lüttich und eine Verbindungsstrecke nach Landen. Im Modell kommen



Sechs Achsen und jede Menge Ausdrucksstärke: Das Design der Serie 20 war lange Jahre prägend auf belgischen Gleisen. Mittlerweile sind die 160 km/h schnellen Maschinen abgestellt.



Gleise ohne Ende und endlos lange Bahnsteige, davon träumen kann und darf jeder. Solch einen Traum umzusetzen, schaffen nur wenige.

die Züge beider Strecken aus dem gemeinsamen Abstellbahnhof an der Anlagenrückseite. Die drei Gleise führen in einem sanften S-Bogen in Richtung des Bahnhofs, im Hintergrund begleitet von einem Grünstreifen und den Gebäuden der Innenstadt

DIE STADT LIEGT IM HINTERGRUND

von Hasselt. Oder? Auf den ersten Blick hat man diesen Eindruck, und das gilt für die ganze Länge der Anlage. Ivo Schraepen berichtet: „Am 27. Mai 2011 fand meine Fotosession am Bahnhof statt. Von einem Hubsteiger aus, in 24 Metern Höhe, habe ich an die 500 Bilder angefertigt. Leider war das Wetter ziemlich regnerisch, aber nur an diesem Tag hatte ich die Genehmigung, mit dem Fahrzeug entlang der Spoorwegstraat den Verkehr aufzuhalten. Anschließend folgten bestimmt drei Monate Arbeitszeit. Alle Bilder mussten bearbeitet und zu einem einheitlichen und realistischen Hintergrund zusammengefügt werden. Auch ein etwas sonnigerer Eindruck sollte entstehen. Das digitale Hasselt wurde dann von einer Firma auf lange Bahnen gedruckt. Nun sieht es für den Zuschauer so aus, als würde die ganze Stadt gleich hinter den Modellgleisen liegen."

Geht man etwas nach links, dann verzweigen sich die drei Streckengleise bald. Im Personenbahnhof befinden sich fünf überdachte Bahnsteige, für Reisezüge stehen neun Gleise zur Verfügung. „Das nachgebaute Bahnhofsgebäude stammt aus den 60er-Jahren, damals wurden die alten Gebäude abgerissen", erklärt mir Schraepen. „Auch die nachgebaute Post rechts vom Bahnhof und der Güterschuppen auf der linken Seite stammen aus dieser Zeit." Der Modellbetrieb und der Zustand von Hasselt in H0 bilden aber das Jahr 2002 nach. Warum? „Damals herrschte noch ein interessanter Betrieb. Viele alte Baureihen waren noch im Einsatz, gleichzeitig aber schon moderne Loks wie die Serie 13. Diese Vielfalt wollte ich zeigen. Außerdem gab es damals noch nicht das neue Gerichtsgebäude." Mit dem Bau des futuristischen Bauwerks direkt am Bahnhof wurde 2003 begonnen, es prägt heute die Skyline der belgischen Provinzstadt. „Damals begann ich auch mit dem Bau meiner Anlage", erinnert sich Schraepen. Die Zahl seiner Besuche am Bahnhof hat er allerdings nicht mehr genau im Kopf. Nur die Geschichte mit dem Beklettern eines Lichtmastes blieb in Erinnerung. „Man findet mich so auch im Modell, wenn man genau hinsieht", ergänzt der Erbauer.

Sieben dieser Maste beleuchten auch im Modell die beeindruckende Fläche, welche die Gütergleise und das westliche Bahnhofsvorfeld einnehmen. Zwölf durchgehende Gütergleise liegen vor dem Personenbahnhof, insgesamt sind also 21 Durchgangsgleise vorhanden, sieben weniger als beim Vorbild. Dazu kommen noch elf Abstellgleise, auch bei diesen wurde die Zahl etwas reduziert. Ganz links verschwinden die Gleise, auch dort wie beim

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-Ausstellungsanlage in Segmentbauweise**
- **Besonderheit:** Hallenfüllend
- **Maße:** 19 x 4,5 m
- **Erbauer:** Ivo Schraepen
- **Bauzeit:** 12 Jahre
- **Epoche:** V
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Betrieb:** Digital (PC-Steuerung: Railware; Weichen- und Signaldecoder: Brelec; Rückmeldung: Uhlenbrock; Interface: Tams; sieben 2,5-A-Booster)
- **Gleislänge:** 380 m, 135 Weichen
- **Gleismaterial:** Peco und Tillig Code 82
- **Rollendes Material:** Märklin, Roco, B-Models, L.S.Models, ESU



Der Eurocity in Richtung Lüttich mit einer Serie-23-Gleichstrom-Lok verlässt Hasselt.

Vorbild, unter der großen Brücke der Ringstraße von Hasselt. In der Realität folgt nach der Brücke in westlicher Richtung die Streckenverzweigung in Richtung Antwerpen/Leuven – Brüssel, Mol und Genk. Im zugehörigen Gleisdreieck liegen ein Depot und Werkstätten der SNCB/NMBS. „Das konnte ich beim besten Willen nicht mehr nachbauen", meint Schraepen. Die beiden Straßenbrücken begrenzen beim Vorbild eine Streckenlänge von etwa 1,7 Kilometern, im Maßstab 1:87 wären das 19 Meter. „Ganz so lang ist die Anlage nun doch nicht, die Längenmaße wurden im Maßstab 1:100 verkleinert. So habe ich zwei Meter eingespart." Einige Zeit vermissten Ortskenner das markante Stellwerk am westlichen Bahnhofskopf, doch mittlerweile ist auch der Posten 19 nachgebildet.

ALLE GEBÄUDE WURDEN SELBST GEBAUT

„Für die Gebäudefassaden habe ich Fotos auf Plexiglas ausgedruckt, die vielen Anbauten sind aus Polystyrol-Teilen zusammengesetzt." Auch das Empfangsgebäude und die Bauten links und rechts davon sind aus Polystyrol entstanden. „Es kommen noch einige dazu", erklärt Schraepen, „vorne auf den freien Flächen vor der Bahn".

Im Bild oben sind diese zu sehen. Neben den Gebäuden faszinieren die vielen Details: Die Zahl der Schaltkästen lässt sich schwer ermitteln, dazu kommen Hunderte von Schildchen: Jeder Mast und jedes Signal hat seine Bezeichnung, allenthalben findet man Elektro-Warnschilder. Bahnsteige und Straßen werden von über 200 Figuren in realistischer Verteilung belebt. Die

Die Ausdehnung des Bahnhofs (fast) mit einem Blick zu erfassen, gelingt nur in zuschauerfreier Zeit. Die helle Beleuchtung unterhalb der schwarzen Blenden und ein dunkler Vorhang lenken den Blick auf das Wesentliche: die weite Welt der Eisenbahn.

Blickfänge: Den langen Wendezug aus zwei fünfteiligen Doppelstock-Garnituren ziehen und schieben zwei Loks der Serie 18. Das Stellwerk „Posten 19" entstand wie alle anderen Modellgebäude und die Oberleitung im kompletten Selbstbau.

filigranen Signale entsprechen natürlich in Bauart und Ausleuchtung genau dem Vorbild. Die Oberleitung entstand komplett im Selbstbau, allerdings ist nur ein kurzes Stück der dreigleisigen Strecke schon mit Fahrdrähten versehen. „Ich werde auch nicht alle Gleise überspannen," meint Schraepen, „sonst ist das Reinigen der Gleise zu schwierig."

Wichtiger war zunächst eine andere Baustelle: Fährt ein neuer Modellzug in Hasselt ein, merkt das der Zuschauer zuerst am wummernden, dumpfen Rollgeräusch. „Ich war viele Male am Bahnhof, um für jeden Zug den passenden Sound aufzunehmen. Ein Kesselwagenzug klingt ja ganz anders als ein Regionaltriebwagen." Eine mühsame Angelegenheit, denn viel zu oft stört ein Mopedfahrer, ein anderer Zug oder die Sirene eines Krankenwagens. „Deshalb habe ich noch lange nicht alle Geräusche zusammen. Einen ganzen Samstag lang habe ich auch alle Bahnhofsansagen aufgenommen, mit Hilfe von Geertruide Peters, die im Bahnhof Hasselt noch heute die Durchsagen macht. Alle Sounddateien mussten aufwendig bearbeitet werden, um sie an die Modellverhältnisse anzupassen. „Die Software war ganz neu für mich, das wurde zum Hobby im Hobby", erklärt mir Schraepen. Eine andere Software, nämlich Railware, sorgt für die Verteilung der Geräusche auf die ein-

DER SOUND IST DAS TÜPFELCHEN AUF DEM I

zelnen Lautsprecher unter der Anlage. Die Computersteuerung, die beispielsweise auch im Hamburger MiWuLa eingesetzt wird, sorgt für den automatischen Betrieb der Züge. Das Prinzip ist schnell erklärt: „Jeder Zug sucht sich selbstständig ein freies Gleis", so der Erbauer. Dass für die Sound-, Zug- und Fahrstraßensteuerung monatelange Programmierarbeit nötig war, wird vornehm zurückhaltend nur am Rande erwähnt.

Dabei ist schon die Leistung für den Auf- und Abbau der Anlage aller Achtung wert: Allein mit seiner Frau Sonja bringt Ivo Schraepen seine Anlage auf die Ausstellungen. □ *Andreas Bauer-Portner*



FOTO: STEFAN ALKOFER

Nächtliche und erfolgreiche Zusammenarbeit. Es ist schon weit nach zehn, der Fotograf hat nun die meisten Motive im Kasten und der Erbauer (re.) kann den PC für die Anlagensteuerung demnächst herunterfahren.





MODELLFOTOS: BAUER-PORTNER

Hallenfüllend: Von der Empore des Gemeindesaals in Stetten/Donau aus war ein Überblick möglich. Zwei Lampenreihen beleuchten Hasselt. Eine davon erhellt den offenen Abstellbahnhof auf der Anlagenrückseite.



Der Recherche- und Foto-Aufwand für das Modell-Projekt war erheblich. Neben den Lichtmasten diente ein gemieteter Hubsteiger als Fotostandpunkt. Im Modell wurde die Entstehung des Originalbildes (unten) nachgestellt.

FOTO: IVO SCHRAEPEN

Zwei Urgesteine aus Dahme (Mark) haben ihre fast vergessene Hausstrecke nach Luckenwalde und Jüterbog mit viel Liebe ins Modell übertragen.

DAHMER LAND



Modellbahnanlagen in H0e, also nach einer Vorbildspurweite von 750 Millimetern, gibt es nicht wenige, die meisten zweifelsohne nach sächsischen Motiven. Einem weit weniger populären Thema widmen sich mit Leib und Seele Rudolf und Bernd Fuchs aus dem märkischen Dahme. Vater und Sohn beschäftigen sich schon Zeit ihres Lebens mit jener Schmalspurbahn, die bis 1965 Teil des täglichen Lebens ihrer Heimatstadt und der Region zwischen Fläming und Spreewald war: die Jüterbog-Luckenwalder Kreiskleinbahnen (JLKB). Rudolf Fuchs war in den frühen 1960er-Jahren sogar kurzzeitig als Rangierer und Schaffner auf dem Dahmer Netz beschäftigt. Seinem Sohn Bernd, geboren im Stilllegungsjahr der Bahn, 1965, schenkte er, als dieser sechs Jahre alt wurde, eine Modelleisenbahn. Die Erwachsenen hatte der Junge oft von der Kleinbahn erzählen hören und so wuchs schon früh eine Faszination für die Thematik. Der heute 50-jährige Bernd Fuchs ging später auch zur Eisenbahn, machte also, wie er heute selbst sagt, sein Hobby zum Beruf. Eigentlich hatte er Lokführer werden wollen, aber das hat nicht geklappt. Heute, in seinem 34. Jahr als Eisenbahner, ist er Arbeitsgebietsleiter Fahrdienst in der Betriebszentrale Berlin der DB AG.



Die 1965 stillgelegte Bahn diente vor allem der Landwirtschaft. Kein Wunder, dass auch auf der Anlage Fuchs eine große Anzahl solcher Motive auszumachen ist.

Im Jahr 2000, als der 100. Jahrestag der JLKB bevorstand, wollten Vater und Sohn der Bahn auch im Modell ein Denkmal setzen. Für eine kleine Ausstellung anlässlich des Jubiläums im Dahmer Heimatmuseum gestalteten sie gemeinsam ein Diorama des Bahnhofs und der Lokeinsatzstelle in Dahme (Mark).

Nicht zuletzt durch den Zuspruch der Ausstellungsbesucher sind die beiden Modellbahn-Füchse auf den Geschmack gekommen, es nicht nur bei der Nachbildung des Dahmer Bahnhofsumfelds zu belassen. So entstanden bis heute insgesamt 24 Segmente mit einer Gesamtlänge von 14 Metern. Dargestellt ist der Streckenabschnitt von Dahme, einschließlich der Umladerampe zur Regelspurbahn nach

Drei ehemalige Heeresfeldbahnlokomotiven des Typs HF 110C bestimmten den Betrieb auf dem Netz Dahme (Mark) nach dem Zweiten Weltkrieg. 99 4653 nähert sich gerade dem Dorf Ihlow. Der Charakter des Brandenburger Flachlands wurde trefflich ins Modell übertragen. Die Auhagen-Mühle aber wird bald einem Original-Nachbau aus Holz weichen müssen.

Uckro, bis nach Ihlow. Der Streckenverlauf entspricht dem Original. Wie Bernd Fuchs, der fast die gesamte Anlagengestaltung übernahm, erläutert, sind Erweiterungen jedoch nicht sinnvoll: „Es gibt in unserer Umgebung keine Räumlichkeiten, um eine noch größere Anlage ausstellen zu können." Der begrenzte Platz für die Schauanlage war auch der Grund, warum die beiden Modellbauer keine normgerechten Module bauten, sondern individuelle Segmente. Eine gemeinsame Ausstellung mit den Modellbahnfreunden Wuhlheide,



Neben dem Gleis wird mit Hilfe eines Bulldogs Getreide gedroschen. Die Lanz-Maschine von 1910 (Metallmodell von Marks) muss einem Liebhaber gehören, so gut ist sie erhalten.



Ein Gmp verlässt Dahme und überquert dabei die Herzberger Straße. Wie beim Vorbild fahren die Lokomotiven auch im Modell vorwärts in Richtung Westen.

Die Gleise verliefen fast immer mitten durch den Ort, oftmals mitten auf der Straße. Die Sandbettung findet sich auch in 1:87 wieder.

welche die Dahme-Uckroer Regelspurbahn nachbilden, ließ sich vor vier Jahren dennoch problemlos verwirklichen, und die beiden Anlagen waren ohne große Anpassungen miteinander zu verbinden. Die 24 Segmente, die aus MDF-Platten (einen Zentimeter stark) und Rahmen aus Holzleisten (fünf mal zwei Zentimeter) bestehen, ruhen auf einem stabilen Pfeilersystem

Mit 24 Segmenten war die größte Ausdehnung erreicht

aus geschweißten Profileisen. Durch dessen Höhenverstellbarkeit können Unebenheiten auf dem Boden leicht ausgeglichen werden. Die einzelnen Segmente haben bei einer Tiefe von einem halben Meter jeweils unterschiedliche Längen, beispielsweise um größere Gebäudekomplexe nicht trennen zu müssen. Für alle Segmente existieren individuelle Transportkisten. Der Aufbau der etwa alle zwei Jahre stattfindenden Ausstellung, die auch Uniformen, Dokumente, Fotos und andere Zeugnisse der Schmalspurbahn beinhaltet, dauert etwa eine Woche.

Obgleich Rudolf und Bernd Fuchs den Bau weiterer Segmente ausschließen, bleibt den Modellbauern genug zu tun. So wird zum Beispiel die Landschaftsgestaltung immer weiter verfeinert. Neben dem Selbstbau von Güterwagen liegt Bernd Fuchs aktuell ein weiteres Projekt am Herzen. „Ich baue eine Bockwindmühle für den Ort Niendorf. Bisher steht dort ein





Der Lokbahnhof Dahme befindet sich auf dem zuerst gebauten Segment der Ausstellungsanlage. Der Bekohlungskran ist funktionsfähig.

Auhagen-Modell. Die neue besteht dann vorbildgetreu komplett aus Holz. Wir haben dazu eigens die Mühle in Lebusa, einem Nachbardorf, vermessen", erzählt Fuchs voller Begeisterung. „Am letzten Sonntag habe ich alleine 600 Holzschindeln für das Dach verarbeitet. Die lasse ich bei Mehbu in Velen lasern. Auch die Bretter für die Wände sind aus Ein-Millimeter-Sperrholz gelasert. Die Abdeckleisten für die Stöße bestehen aus 0,4-Millimeter-Birkensperrholz und sind 0,8 Millimeter breit. Alle werden einzeln verleimt!" Der Gebäude-Selbstbau nach alten Fotos, Zeichnungen und eigenen Vermessungen macht den Reiz der gesamten Anlage aus. Alle unmittelbar an der Strecke befindlichen Gebäude sind Haus für Haus nachgebildet worden. Auf Teile von Evergreen, Auhagen oder Kibri wird lediglich bei eini-





Rudolf Fuchs hat die gesamte Anlagensteuerung selbst entwickelt. Auf den alle zwei Jahre stattfindenden Ausstellungen ist er immer mit dabei.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0e-Ausstellungsanlage in Segmentbauweise**
- **Besonderheit:** Eigenbau-Gebäude
- **Abmessungen:** 14 x 0,5 m
- **Erbauer:** Bernd und Rudolf Fuchs
- **Bauzeit:** Seit 2000
- **Epoche:** III
- **System:** Zweileiter-Gleichstrom
- **Betrieb:** Analog
- **Gleislänge:** etwa 22 m
- **Gleismaterial:** Tillig
- **Rollendes Material:** Weinert, Roco, Bemo, Technomodell, Veit, Eigenbau mit Weinert-, Bavaria- und Panier-Teilen



Eisenbahn-Alltag der Epoche III: Per Hand werden aus einem O-Wagen, den die 92 von Uckro über die ehemalige Privatbahn nach Dahme gebracht hat, Kohlen in einen Schmalspurwagen umgeladen.



Das Stationsgebäude des Bahnhofs Ihlow existiert heute nur noch als 1:87-Modell von Bernd Fuchs.

gen Fenstern und Dachteilen zurückgegriffen. Alles andere besteht aus Kunststoff und Holz. „Vor zwei Jahren haben wir das frühere Sägewerk Hasselmann in Dahme mit funktionstüchtigem Sägegatter nachgebaut. Als Nächstes soll ein Dahmer Eckhaus mit dem Lebensmittelgeschäft Wolwode folgen", erklärt Bernd Fuchs.

Zur Landschaftsgestaltung kommt Material von Modellbahn Kreativ Leubsdorf, Heki, Polak, Modell Scene, Klaus Holl Dioramen- und Modellbau München, Kotol und MBZ Modellbahnzubehör zum Einsatz. Die Bäume fanden sich im Sortiment von Schlesienmodelle, Modellbaum-Manufaktur Manfred Grünig und Noch. Die Straßenfahrzeuge, die zur nachempfundenen Ära der 50er- und frühen 60er-Jahre passen müssen, stammen von Weinert, Saller, Beka, Brekina, Mehlhose, Jano-Modellbau und Modellbahn Kreativ.

Arbeitsteilung zwischen Vater und Sohn

Während die nach 1945 von der Deutschen Reichsbahn auf der ehemaligen Kleinbahn eingesetzten Dampf- und Diesellokomotiven als Bausätze oder Fertigmodelle erhältlich sind, lassen sich bei den eingesetzten Wagen Kompromisse nicht vermeiden. Viele Wagen stammen von Technomodell und haben sächsische Vorbilder. Auch 99 4511 oder eine VIK kann sich schon mal ins Miniatur-Dahme verirren. In der Regel achtet die Familie Fuchs aber auf ein möglichst authentisch wirkendes Zugbild.

Um einen sicheren Fahrbetrieb kümmert sich Vater Rudolf. Er hat beispielsweise das Fahrpult und die Trafos selbst gebaut und die gesamte Elektronik entwickelt.

Die Frage, wann die Anlage zum nächsten Mal ausgestellt wird, konnten Bernd und Rudolf Fuchs leider noch nicht beantworten. Ein passender Zeitpunkt wäre die 750-Jahr-Feier der Stadt Dahme (Mark) im Juli 2015. □ *Olaf Haensch*



Das heute noch stehende Verwaltungsgebäude der JLKB in Dahme gehörte zu den ersten Eigenbau-Modellen für die Anlage. An der 99 4652 fällt oberhalb des Zylinders die von Bernd Fuchs nachgebildete Zahnstangenwinde auf. Mit ihrer Hilfe konnten die Loks nach den häufig vorkommenden Entgleisungen oft wieder zurück ins Gleis gehievt werden.

FOTOS: ANDREAS STIRL

Urige Bimmelbahn-Romantik



Das Prignitzer Schmalspurnetz war in der DDR an Idylle, romantischer Abgeschiedenheit und Vielfalt kaum zu überbieten. Auf sieben Teilstrecken waren über zwanzig Dampfloks, verteilt auf acht Baureihen, zwei Wismarer Schienenbusse und über dreihundert Wagen verschiedenster Gattungen unterwegs. Die heutigen Museumsfahrten lassen erahnen, was sich damals dort bewegte. Historische Filmaufnahmen und Zeitzeugen lassen die Erinnerung an die versunkene Kleinbahnwelt wieder wach werden. Eine Stunde stimmungsvolle Bimmelbahnatmosphäre vom Feinsten.

Laufzeit 60 Minuten | Best.-Nr. 6122 | € 22,95

Blumen pflücken erlaubt:



Die Harzquerbahn
DVD Best.-Nr. 6039
€ 22,95



Die Rügensche BäderBahn
DVD Best.-Nr. 6439
€ 22,95



Molli
DVD Best.-Nr. 6429
€ 22,95



Liebelei mit der Kleinbahn
DVD Best.-Nr. 6016
€ 22,95

wir sind uns grün
BDEF SMV
gemeinsam für unser hobby

Neue Normen für Modelleisenbahner

Auf dem 60. MOROP-Kongress 2014 in Genua wurde eine Anzahl neuer und überarbeiteter Normen Europäischer Modellbahnen (NEM) verabschiedet, die ab 1. Januar dieses Jahres in Kraft getreten sind. Im Einzelnen sind das folgende Normen:

NEM 604 Leitungen – Querschnitte, Leiterlängen: In einem Beiblatt finden sich die für die Modelleisenbahn gängigen Durchmesser und Querschnitte neben den in Europa üblichen Angaben in Millimetern beziehungsweise Quadratmillimetern nun auch als jeweils zugeordnete AWG-Nummern (American Wire Gauge).

NEM 608 Zuordnung von Zusatz-Funktionen bei digitaler Fahrregelung: Die Empfehlung von 2013 beschreibt aus Sicht des Anwenders die Zuordnung der zusätzlich zur unmittelbaren Fahrregelung möglichen Zusatz-Funktionen zu Funktionstasten beziehungsweise Funktionsnummern des Fahrreglers.

NEM 663 Elektrische Schnittstelle PluG für Großbahnen: Diese Norm beschreibt eine Großbahnschnittstelle für Fahrzeuge mit einer Stromaufnahme von mehr als zwei Ampere. Die Schnittstelle kann in Stufen mit 16 bis maximal 44 Kontakten ausgeführt werden. Das Volumen für den Einbau ist an die Zahl der Kontakte angepasst.

NEM 695 Steuermodul Gleisabschnitte: Die Norm beschreibt die Funktionen sowie die Signalpegel und deren Bedeutung, die zur Versorgung und Überwachung von Gleisabschnitten benötigt werden. Das Steuermodul Gleisabschnitte wird über eine serielle Schnittstelle nach NEM 690 (Elektrische Schnittstelle für Steuermodule) gesteuert und überwacht.

Alle Anpassungen bestehender Normen werden in dem etwa Anfang Juni erscheinenden BDEF-Report 2/2015 aufgelistet. Die aktuellen Normen sind als Pdf-Dateien von www.morop.eu oder www.bdef.de herunterladbar. In Papierform können sie an den BDEF-Messeständen erworben oder bei der Geschäftsstelle des BDEF (www.bdef.de) angefordert werden.


FOTO: MIRKO CASPAR

Michel Broigniez – Ein Nachruf

Mit Bestürzung und tiefer Trauer haben wir erfahren, dass der MOROP-Ehrenpräsident Michel Broigniez am 6. März 2015 nach langer Krankheit verstarb. Er wurde 1999 in Aarhus zum Präsidenten des MOROP, dem Verband der Modelleisenbahner und Eisenbahnfreunde Europas, gewählt. In seiner 14-jährigen Amtszeit hat er sowohl die umfangreiche Arbeit des europäischen Dachverbandes geleitet als sich auch den verändernden Anforderungen in dieser Zeit gestellt. Mit seiner einfühlsamen und vermittelnden Art verstand er es, unterschiedliche Auffassungen zwischen den Mitgliedsverbänden zu einem gemeinsamen Ziel zu führen. Sein Wirken als MOROP-Präsident galt der Realisierung interessanter Kongresse in möglichst allen Mitgliedsländern. Damit wurde das Verständnis füreinander und die Zusammenarbeit der verschiedenen Mitgliedsverbände untereinander besonders gefördert.

Der BDEF begrüßte ihn im Jahr 2013 zum 60. Jubiläumskongress in Berlin. Die SMV hatte die Ehre, in seiner Amtszeit sogar zu zwei Kongressen einzuladen: 2003 in Dresden und 2010 in Stralsund. Besondere Erinnerungen bleiben die Momente, als er auf dem Elbedampfer „Leipzig" und dem Fährschiff „Saßnitz" jeweils das Ruder in der Hand hatte. Mit dem strahlenden, klaren Blick nach vorne lieferte er ein Beispiel für die Arbeit aller Mitgliedsverbände.

Mit Leib und Seele war er ehemals Lokführer bei der belgischen Eisenbahn. Doch auch nach Beendigung seines beruflichen Werdegangs blieb ihm die Liebe zur großen Eisenbahn erhalten. Dabei war es besonders die Rhätische Bahn, die es ihm angetan hatte. Oft führten ihn Reisen mit seiner Ehefrau Arlette in die Schweiz, speziell zur Albulabahn. Da er bereits seit längerem schwer erkrankt war, trat Michel Broigniez bereits 2014 vor Ablauf der offiziellen Wahlperiode von seinem Amt zurück. Für seine Verdienste wurde er zum Ehrenpräsidenten des MOROP ernannt. Die SMV verlieh ihm anlässlich des MOROP-Kongresses 2010 die Ehrennadel der SMV. Ebenso erhielt er zum Verbandstag 2014 in Mannheim die BDEF-Ehrennadel in Gold. Die Mitglieder des BDEF und der SMV werden das Gedenken an Michel Broigniez in Ehren halten. Unser aufrichtiges Beileid gilt seiner Frau Arlette und allen Angehörigen.

Peter Pohl


FOTO: HANS-DIETER SCHMIDT

Vollen Erfolg verzeichnete das Junior College Europa des BDEF auch wieder auf der Faszination Modellbahn in Sinsheim. Nicht weniger als 180 Jugendliche konnten an den drei Tagen betreut werden, zeitweilig konnte sogar wegen Überfüllung kein Zutritt mehr gewährt werden.

Anmeldefrist verlängert

Trotz erfreulich vieler Anmeldungen hat der BDEF-Vorstand die Anmeldefrist für den Verbandstag bis 24. April 2015 verlängert. Das Programm wurde in den vergangenen MEB-Ausgaben beschrieben und kann auf den Internetseiten www.bdef.de und www.smv.de eingesehen werden.

Für die Beiträge dieser Rubrik, deren Aktualität und Richtigkeit sind vorbehaltlich einer redaktionellen Bearbeitung durch den MEB die Verbände BDEF und SMV verantwortlich.

VORBILD

Fr 17.04. bis So 19.04.
- 7. Dresdner Dampfloktreffen, IG Bw Dresden-Altstadt, Tel. (0351) 42484134, www.igbwdresden-altstadt.de.
- Fotosonderfahrten „60 Jahre Brockenlok" mit großer Lokparade am Bahnhof Westerntor, Tel. (03943) 558145, www.hsb-wr.de.

Sa 18.04.
- Mit 528177 zum Dampfloktreffen in Dresden ab Berlin, Dampflokfreunde Berlin, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

Sa 18.04. und So 19.04.
- Zugverkehr zwischen Euskirchen, Zülpich und Düren, Bürgerbahn Düren –Zülpich-Euskirchen e.V., Tel. 0157 88902203, www.boerdeexpress.de.

So 19.04.
- Führungen für kleine und für große Leute, um 12.45, 14.15 und 15.45 Uhr, Bhf. Gangelt-Schierwaldenrath und regulärer Betriebstag bei der Selfkantbahn, Tel. (0241) 82369, www.selfkantbahn.de.

Di 21.04.
- 50 Jahre Triebwagen LVT 772 342 – Jubiläumsfahrt nach Bautzen Besichtigung Bombardier Transportation, Tel. (035601) 88735, www. lausitzerdampflokclub.de.

Fr 24.04. und Sa 25.04.
- Fotogüterzüge auf der Zittauer Schmalspurbahn, Sächsisch-Oberlausitzer Eisenbahngesellschaft mbH, Tel. (03583) 540540, www.soeg-zittau.de.

Sa 25.04.
- Mit Harzkamel und Schienen-Cabrio zum Brocken, Freundeskreis Selketalbahn e.V., Tel. (039483) 80709, www.selketalbahn.de.
- Mit E 18047 und 41096 ab Recklinghausen nach Goslar, Eisenbahnfreunde Witten e.V., Tel. (02302) 1710399, www.efwitten.de.
- Zechenfahrt unter Dampf ab Bochum-Dahlhausen, Stiftung Eisenbahnmuseum Bochum, Tel. (0234) 89036714, www.eisenbahnmuseum-bochum.de.
- Mit VT 98 ab Dorsten ins östliche Ruhrgebiet, Bahnbetriebsgesellschaft Herten, Tel. 0172 2305194, www. revier-sprinter.info.

Sa 25.04. und So 26.04.
- „Kleine Straßenbahn – Ganz Groß" im Mecklenburgischen Eisenbahn- und Technikmuseum Schwerin, 10 - 16 Uhr, Mecklenburgische Eisenbahnfreunde Schwerin e.V., Tel. (0385) 3261444, www.mef-schwerin.de.
- Zugverkehr zwischen Euskirchen, Zülpich und Düren, Bürgerbahn Düren –Zülpich-Euskirchen e.V., Tel. 0157 88902203, www.boerdeexpress.de.
- Frühlingsfest im Bw Schönheide, Dampflokfreunde Berlin e. V., Servicebüro Nostalgiefahrten, Tel. (0331) 6006706, www.berlin-macht-dampf.com.

So 26.04.
- Rundfahrt mit VT 98 ab Paderborn, Eisenbahn Nostalgiefahrten Bebra, Tel (06622) 9164602, www.eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
- Öffnungstag des Schmalspurmuseums Wilsdruff, IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V., Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
- Vulkan-Express fährt Tel. (02636) 80 303, www.brohltalbahn.de.
- Ab Hanau mit 50 3552 zum Bahnhofsfest nach Stockheim, Museumseisenbahn Hanau e. V., Tel. 0179 6783055, www.museumseisenbahn-hanau.de.
- Mit 527409 entlang von Tauber und Main nach Frankfurt (Main), DGEG Bahnen u. Reisen Würzburg GmbH, Tel. (0931) 40 5348 (Fam. Müller), www.eisenbahnmuseum-wuerzburg.de.
- Dampf-Fahrtag Amstetten – Oppingen, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.
- Saisonbeginn bei der Ferienlandeisenbahn Crispendorf, 10 - 18 Uhr, Tel. 0160 92392666, www.ferienlandcrispendorf.de.
- Saisonbeginn bei der Hespertalbahn Museumszüge zwischen Essen-Kupferdrehund Haus Scheppen entlang des Baldeneysees, Tel. (0201) 4085 619, www.hespertalbahn.de.
- Fahrten auf der Wisentatalbahn Schönberg (Vogtl.) – Schleiz West mit Ferkeltaxi, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Kuckucksbähnel Neustadt – Elmstein fährt. Tel. (06321) 30390, www.eisenbahnmuseum-neustadt.de.
- Mit VT 98 ab Stuttgart zur Saline Bad Friedrichshall und nach Gundelsheim, Tel. (07154) 131830, www.foerderverein-schienenbus.de.
- Saisoneröffnung im Bw Glauchau, Interessengemeinschaft Traditionslok 58 3047 e.V., Tel. 0176 38674236, www.dampflok-glauchau.de.
- Mit 751118 und Plattformwagen nach Tübingen. UEF Lokalbahn, Tel. (08141) 53481-245, www.uef-lokalbahn.de.
- Wanderung auf Spuren der Schmalspurbahn in der Lommatzscher Pflege, IG Verkehrsgeschichte Wilsdruff e.V., Tel. (035242) 47711, www.wilsdruffer-schmalspurnetz.de.
- Aktionstag der Bürgerinitiative „Brücken im Pegnitztal" in Lungsdorf, Tel. (09156) 8673, www.bahnbruecken.info.



FOTO: EISENBAHNMUSEUM GRAMZOW

Am Samstag den 25. und Sonntag den 26. April, pendelt der Museumszug zwischen Gramzow und Damme. Informationen gibt es unter Tel. (03 98 61) 70159 und www.eisenbahnmuseumgramzow.de.

Do 30.04.
- Dampfsonderzug ab Gernrode zur Walpurgisnacht, Freundeskreis Selketalbahn e.V., Tel. (039483) 80709, www.selketalbahn.de.
- Walpurgisfahrt, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Fr 01.05.
- Fahrten auf der Kleinbahn Bremen-Kirchhunting – Thedinghausen, Tel. (0421) 80911131, www.pingelheini.de.
- Saisoneröffnung der Dampfkleinbahn Mühlenstroth, 10.30 - 12 und 14 - 17 Uhr, www.dkbm.de.

01.05. bis 04.05.
- Fahrbetrieb auf der Buckower Kleinbahn, Museumseisenbahn Buckower Kleinbahn e.V., Vorsitzender Uwe Klötzer, Zühlsdorfer Straße 10, 12679 Berlin, Tel. (030) 9357406, www.bkb-info.de.

02.05.
- Dampflokfest Wolstyn (Wollstein), PKP CARGO S.A. – Bahnbetriebswerk, Tel. (068) 4191793, www.parowozowniawolsztyn.pl.
- Fahrtag der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 27640, www.bergwerksbahn.de.

Sa 09.05.
- Fahrten auf der Wisentatalbahn Schönberg (Vogtl.) – Schleiz West mit Ferkeltaxi, Tel. 0170 1863816, www.wisentatalbahn.de.
- Ehemaligentreff bei der Dresdner Parkeisenbahn, Anmeldung erforderlich, Tel. (0351) 4852372, www.parkeisenbahn-dresden.de.

Do 14.05.
- Tag der offenen Lokschuppentüre in Neresheim, Härtsfeldbahn unter Dampf, Tel. 0172 9117193, www.hmb-ev.de
- Dampf-Fahrtag Amstetten – Oppingen, Tel. (07331) 7979, www.uef-dampf.de.

Do 14.05. bis So 17.05.
- Feldbahntage im Sächsischen Eisenbahnmuseum Chemnitz, Tel. (0371) 92092848 (Di/Do und Wochenende), www.feldbahn-chemnitz.de.

Fr. 15.05. bis So 17.05
- Dampf zu Himmelfahrt auf der Pressnitztalbahn, Tel. (037343) 80800, www.pressnitztalbahn.com.

So 17.05.
- Fotosonderfahrten „60 Jahre Brockenlok" von Wernigerode auf den Brocken und von Nordhausen nach Wernigerode, Tel. (03943) 558145, www.hsb-wr.de.

Sa 16.05. und So 17.05.
- 110 Jahre Filzenexpress – Dampfzugfahrten mit 70 083 zwischen Wasserburg am Inn und Grafing, Tel. (089) 4481288, www.localbahnverein.de.

Do 21.05. bis Mo 25.05.
- Mehrtagesfahrt mit dem historischen Rheingold-Zug in die Schweiz, Tel. (06622) 9164602, www. eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen
- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, tägl. 10 - 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 - 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am

Alexanderplatz, tägl. 10 - 20 Uhr.
● www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
● www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 - 18 Uhr.
● www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
● www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 - 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
● www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
● www.sambahn.com in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 - 17 Uhr.
● www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 - 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
● www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
● www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
● Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.
● www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
● www.lokland.de in 95152 Selbitz geöffnet: 12.,19. und 26. April, 02., 03., 24. und 25. Mai, jeweils 12 bis 17 Uhr.
● www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
● www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 - 18 Uhr geöffnet.
● www.modellbahnzentrum.com in Frankfurt, Frankfurter Eisenbahn- und Nahverkehrsfreunde e.V., Tel. (06171) 76613.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen:

15.04.	14.15 Uhr im SWR:	Hallendampf- und Bahngeschichten
16.04.	14.15 Uhr im SWR:	Nürnberger Spielwarenmesse 2000
17.04.	14.15 Uhr im SWR:	Schwedens Wilder Norden
19.04.	**12.10 Uhr im SWR:**	**ONTRAXS! 2015**
19.04.	12.40 Uhr im SWR:	Das RTM-Museum in Südholland
20.04.	14.15 Uhr im SWR:	Südharzeisenbahn und Amateur-Schätze
21.04.	14.15 Uhr im SWR:	Dampf über den Eifelvulkanen
22.04.	14.15 Uhr im SWR:	TranzCoastal – Neuseeland
24.04.	08.20 Uhr im SWR:	Endstation Wüste
25.04.	12.00 Uhr im SWR:	Plandampfabenteuer auf der Pfalzbahn
26.04.	**12.00 Uhr im SWR:**	**Die Sauschwänzlebahn**
26.04.	12.30 Uhr im SWR:	Natur, Nostalgie und die 97 501
27.04.	14.15 Uhr im SWR:	Luxemburger Bahnmuseum
28.04.	14.15 Uhr im SWR:	Die Ybbstalbahn
30.04.	14.15 Uhr im SWR:	Museumsdampf Saar-Hochwald
03.05.	**12.00 Uhr im SWR:**	**Als die Eisenbahn in den Südwesten kam**
10.05.	12.00 Uhr im SWR:	The Ocean – vom St.Lorenz Strom zum Atlantik
10.05.	12.30 Uhr im SWR:	Von Chicago nach New Orleans
17.05.	12.00 Uhr im SWR:	Kamerun in einem Zug
17.05.	12.30 Uhr im SWR:	Die stählerne Schlange Eritreas
24.05.	15.45 Uhr im SWR:	Eisenbahn-Rom. zw. Bodensee u. Westerwald
25.05.	15.45 Uhr im SWR:	Museumsdampf im Südwesten

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

Sa. 18.04., 24.04., 02.05.
● Ausstellung in 52840 Troisdorf, 11 bis 17 Uhr, St. Augustiner Modellbahner, Tel. 0151 51798839, www.sambahn.com.

Sa 25.04. und So 26.04.
● Ausstellung in 80999 München-Allach, Pfarrheim, Franz-Nißl-Straße, jew. 10 bis 17 Uhr, Tel. (089) 8128511, www.n-f-m.eu.

Fr 01.05. und So 03.05.
● Aussstellung Spur 1 in 04435 Schkeuditz, Historisches Straßenbahndepot, Rathausplatz 11, Fr u. Samstag 9 bis 18 Uhr, So 9 bis 16 Uhr, Tel. (034204) 62041, www.ig-modellbahn-schkeuditz.de.

Fr. 17.04.
● Klön- oder Vortragsabend in 60435 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.
● www.modellbahnwelt-odenwald.de: in 64658 Fürth, Krumbacher Str. 37, Do - So 11 - 18 Uhr, Zielbf Fürth.

Sa 25.04 und So 26.04.
● Ausstellung in 39387 Oschersleben, Eisenbahnmuseum „Feldmann“, Am Bahnhof 22a, Sa 11 - 18 Uhr, So 10 - 17 Uhr, Tel. (039408) 5381, www.eisenbahnfreunde-hadmersleben.de.

So 26.04.
● Ausstellung in 31275 Lehrte, 10 bis 13 Uhr, Straße Richtersdorf, Tel. (05123) 8966, www.mev-lehrte.de.

Sa 09.05.
● Fahrtag beim MEC Duisburg in 47059 Duisburg, ab 16 Uhr, Ruhrorter Str. 84a (Einfahrt Babymarkt), Tel. (0203) 9304278, www.mec-du.de.

So 10.05.
● Tauschbörse in 04435 Scheuditz, Historisches Straßenbahndepot, Rathausplatz 11, 9 bis 15 Uhr, Tel. (034204) 62183, www.ig-modellbahn-schkeuditz.de.

Sa 14.05. und Sa 16.05.
● Jahrestreffen der IG Spur II in 36277 Schenklengsfeld, Mehrzweckhalle, jew. 10 - 18 Uhr, Tel. (0711) 4844044, www.spur-II.de.

Sa 16.05. und So 17.05.
● Ausstellung in 29389 Bad Bodenteich, Grundschule an den Seewiesen, Sa 11 bis 17 Uhr, So 13 bis 18 Uhr, Tel. 0173 8320123

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**“ können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte“ nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 27, gültig ab 01.01.2015. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

ROCO ▶ BAYERISCHE TRAXX UND NIEDERLÄNDISCHER TASCHENWAGEN FÜR H0



Seit September 2014 wirbt 146 246 für weiß-blauen Bahnverkehr.



Einen Hingucker in KLV-Zügen bietet der schwarze Vos-Sattelauflieger.

Nach vier Einsatzjahren wurde der „Maxl", 111 017, als Werbeträger für die Bayerische Eisenbahngesellschaft durch eine moderne Lok abgelöst. 146 246 fährt seit September 2014 im Rauten-Design. Roco unterstützte beide Werbe-Aktivitäten und bringt dementsprechend nach dem H0-Maxl nun auch die Traxx-E-Lok für den Regionalverkehr als H0-Modell für Gleich- und Wechselstrom heraus. Das Modell des Sdgmss-Taschenwagens der NS und auch der verladene schwarze Sattelauflieger der niederländischen Spedition Vos zeigen sehr gute Modellqualität. Zahlreiche Zurüstteile sind zu montieren.

TRIX-EXPRESS ▶ 217 014 DER EPOCHE VI UND NS-1800 FÜR DREILEITER-GLEICHSTROM





Bei der 217 treibt der Drehgestell-Motor über einen Gummiring zwei Radsätze an.

Viel Geduld müssen die Anhänger des Trix-Express-Systems mitbringen, wenn es um Neuheiten geht. Doch nun wurden gleich zwei neue Modelle ausgeliefert: 217 014 im Zustand ihrer letzten Dienstjahre und die niederländische Knicknasen-E-Lok der Reihe 1800. Mit Ausnahme der Gehäuse sind die Modelle aufgrund des abweichenden Modell-Betriebssystems eigenständige Konstruktionen. Bei der 1800 sorgt der bekannte Allstrommotor für den Antrieb.

PIKO ▶ WINDBERGWAGEN

Wieder aufgelegt wurden die H0-Modelle der Windbergwagen von Piko. Von den vier, wegen der vergleichsweise großen Fenster als Aussichtswagen bezeichneten Fahrzeugen der Gattung C Sa 12 verblieben zwei im Bestand der DR. Im Zustand der 1950er-Jahre zeigen sich die Wagen aus dem neuen Zweier-Set. Leider weisen die Fahrgasträume der immer noch ansprechend detaillierten Modelle zwar nette Vorhänge, aber keine Nachbildung eines Zugangs auf.



DM-TOYS ▶ INTERNATIONALE SCHLAFWAGEN FÜR N



Buntes für den Nachtzug im Maßstab 1:160 – Schlafwagen der ÖBB, der SNCB/NMBS und der FS.



In der klassischen blauen Farbgebung zeigen sich die Varianten der SNCF und der SBB.

Als Einmalauflage werden vom N-Spezialisten DM-Toys fünf verschiedene internationale Schlafwagen angeboten. Die Arnold-Modelle des WLABm vom Typ MU sind allesamt sehr sauber ausgeführt und authentisch bedruckt. Die Varianten der ÖBB und der FS-Trenitalia sind der Epoche VI zuzuordnen, die tatsächlich von innen auf die Türen gedruckten Zuglaufschilder sind leider nicht lesbar. Bei den blauen Versionen der Epochen IV bis V hingegen sind die seitlichen Zuglaufschilder zu entziffern. SNCF: Wien – Paris; SBB: Wien – Zürich; SNCB: Brüssel – Zell am See. Info: www.dm-toys.de.

LAKO ▶ PREUSSISCHE G 7.1 FÜR TT

Im Länderbahn-Lack ist nun das Modell der preußischen G 7.1 (Baureihe 55.0) von Lajos Kovács erhältlich. Die bei Vulkan in Stettin gebaute Nassdampflok mit Zwillingsantrieb war der erste Vierkuppler der Preußischen Staatsbahn. Das Handarbeits-Modell ist vollständig aus Metall gefertigt und mit vielen Ansetzteilen und geätzten Schildern versehen. Der Antrieb sitzt im (mit Echtkohle beladenen) Tender. Die Fahreigenschaften sind trotz vernehmbarer Geräuschentwicklung sehr ordentlich. Info: www.lako-modelle.de.



HOBBYTRAIN ▶ KLV 12 MIT LICHT FÜR H0



Das im MEB 12/2013 vorgestellte Modell des KLV 12 der DB ist nun auch mit kleiner Motorhaube und Beleuchtung lieferbar. Der nur knapp 3,5 Zentimeter lange Kleinwagen ist mit einem Viessmann-DCC-Decoder ausgestattet, aber auch auf Analog-Anlagen einsetzbar. Beigelegt sind feine, aus Neusilber geätzte Scheibenwischer zur Selbstmontage. Die LED-Beleuchtung der beiden Frontlaternen wirkt leider sehr grell, angenehmer ist das einfache, rote Rücklicht. Die Formvariante ist auch für Wechselstrom sowie unbeleuchtet im Angebot.

TILLIG ▶ ROMAN-SATTELZUG FÜR TT



Roman und Spezitex, in der DDR gehörten diese Marken zum Alltag. Die Roman-LKW, MAN-Lizenzbauten aus Rumänien, waren mit über 2800 Fahrzeugen in der Republik unterwegs. Spezitex war das Markenzeichen für viele Textilerzeugnisse. Tillig bietet das Gespann nun im Maßstab 1:120 an. Die Zugmaschine des VEB Kraftverkehr Meißen und der Sattelauflieger sind sehr sauber bedruckt. Manche Details wirken auf den näheren Blick etwas grob, andererseits erkennt man bei aufgeklapptem Führerhaus die recht gute Motornachbildung. Zurüstteile liegen nicht bei.

MEINUNG DES MONATS ▶ KLANG-ZWANG



Eine neue Sound-Lok! Viele Hobby-Kollegen freuen sich in solchem Fall, und es werden immer mehr. Die Qualität der digitalen Klänge hat in den letzten Jahren deutlich zugelegt, wenn auch nicht in allen Fällen (siehe Bild: Minitrix-Neuheit 217 014 mit unpassender Abstimmung von Fahr- und Sound-Zuständen). Problematisch für viele Kunden, die sich nicht zu den Sound-Bahnern zählen, sind aber Neuheiten-Jahrgänge, in denen Modelle ohne Kunst-Klänge fast keine Rolle mehr spielen. Mehr verdient ist wohl mit den Sound-Loks, und aus Sicht der Hersteller kann man es ja mal versuchen. Der Kunde wird es schon zahlen. Analoge Versionen sollten bitte bald folgen. *abp*

HASELHUHN ▶ POSTMEILENSÄULE FÜR H0

Nein, es ist wirklich keine Inschrift am Modell einer alten Postmeilensäule vorhanden. Trotzdem ist die Idee von Ulrich Haselhuhn richtig gut, vor allem, wenn es um die Nachbildung sächsischer Regionen im Modell geht. In denen stehen diese Säulen überwiegend. Schön verwittert sieht das Modell jedenfalls aus.



„Aber Papa, ich kann da echt nix erkennen ...“

HERPA ▶ FIAT PANDA FÜR H0



„Ich dachte, du wolltest mich mit einem AUTO abholen?“ „Ach Vati ...“

Das Herpa-Modell des Fiat Panda 45 in neuer Farbe ist ordentlich lackiert und weist viele sauber aufgedruckte Details und authentische Schriftzüge auf. Die Rückspiegel sind angesetzt.

WIKING ▶ SPORTLICHE WAGEN FÜR H0

Ein Lieblings-Sportwagen meiner Jugend war der VW-Porsche 914, genannt „Das Brett“. Ob der Spitzname dem Aussehen oder der Straßenlage geschuldet war, ist nicht bekannt. Den Ford Capri als natürlichen Gegner des Opel Manta mochte ich persönlich nicht so gerne. Das Mercedes-Cabrio kam in meiner Welt nicht vor, allenfalls im Quartett. Die neuen Wiking-H0-Modelle, allesamt ordentlich detaillierte und lackierte Farbvarianten, lassen nicht nur meine Jugenderinnerungen an sportlich getrimmte, aber im Vergleich zu heutigen Zeiten gar nicht so schnelle Autos weiterleben. Auch das Modell des Scania-Silosattelzuges ist sehr sauber bedruckt. Der Auflieger mit Druckluft-Entladeeinrichtung und das Führerhaus überzeugen durch viele feine Details. Das imposante H0-Modell ist deutlich länger als eine V 100. *abp*



Porsche 914, Ford Capri I und MB 250 SL rasen um die Wette.



Beeindruckend: der Scania-Sattelschlepper mit Silo-Auflieger.

RIETZE ▶ HAMBURGER WERBETRÄGER



Das Kaufhaus Stilbruch ist ein Tochterunternehmen der Hamburger Stadtreinigung und verkauft Dinge, die aus dem Sperrmüll gerettet wurden. Ein MB-Citaro-Gelenkbus der VHH und das passende Rietze-H0-Modell tragen die prägnante Werbung.

US-CORNER

Der amerikanische Waggonvermieter GATX, der seit einigen Jahren auch in Europa aktiv ist, entwickelte für den US-Markt den so genannten „Tank Train". Der angepriesene Vorteil, der mit flexiblen Schläuchen zum Flüssigkeitstausch gekuppelten Wagen, liege in einer einfacheren und vor allem schnelleren Be- und Entladung. Time is money. GATX gibt an, dass ein solcher Kesselwagenzug mit einer Rate von 3000 Gallonen (knapp über 11 000 Liter) pro Minute befüllt oder entleert werden kann. Eine Fünf-Wagen-Einheit benötige 90 Minuten Ladezeit, ein 90-Wagen-Zug könne in weniger als fünf Stunden behandelt werden.

In der Athearn-Genesis-Reihe sind H0-Modelle des Tank Train erschienen. Jeweils in Zweiersets mit unterschiedlichen Betriebsnummern kommen die außerordentlich fein detaillierten Waggons in den Handel (Art.-Nr.: G67822, G67800). Die markante Beschriftung ist perfekt aufgedruckt. Eine flexible Schlauchverbindung (siehe Foto) ist beigelegt.



FOTO: RAINER ALBRECHT

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 25 JAHREN:

Bruchhausen–Vilsen auf der Titelseite des MEB

☐ Im Editorial der ersten Ausgabe des 39. Jahrganges des MODELLEISENBAHNERS klang schon an, dass nun, „durch die neuen Reisemöglichkeiten" vermehrt auch Themen „aus den westlichen Nachbarländern" behandelt werden sollen. Noch war die Bundesrepublik westliches Ausland. Im MEB 5/1990 war folgerichtig ein Museumszug des Deutschen Eisenbahn-Vereins zu sehen, gezogen von der Lok „Franzburg". Drei Seiten informierten über die erste deutsche Museumsbahn. Ein erstaunlicher Zufall ist es, dass der kleine B-Kuppler, ehemals auf der Franzburger Kreisbahn zu Hause, genau 25 Jahre später wieder eine wichtige Rolle spielen kann, siehe unten.



FOTO: W. BÄUMER, ARCHIV MEB

LGB

Roll-Out der Modell-Franzburg



FOTO: HENDRIK HAUSCHILD

Die „Franzburg" zusammen mit der „Hoya" sind vor dem DEV-Museumszug im Einsatz.

☐ LGB nutzt die aktuelle Auslieferung des „Franzburg"-Modells für ein Roll-Out beim großen Vorbild in Bruchhausen-Vilsen. Gartenbahn-Freunde können am Wochenende 23./24. Mai 2015 nicht nur die große „Franzburg" live im Einsatz erleben, sondern auch zahlreiche weitere Fahrzeuge wie beispielsweise die „Spreewald" oder den bekannten Fakulativ-Wagen. Das offizielle Roll-Out der „Modell-Franzburg" wird am Samstag im Bahnhof Bruchhausen-Vilsen in der Umladehalle stattfinden. Ab 11 Uhr werden dort auf einem DEV-Flachwagen die unterschiedlichen LGB-Modelle nach DEV-Vorbild gezeigt. Für Fragen und zum Gespräch steht der LGB-Produktmanager Andreas Schumann bereit.

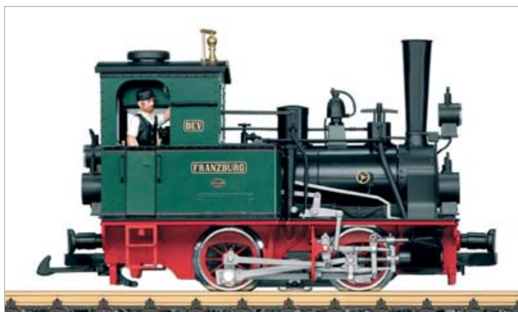


FOTO: WERK

Eine weitere LGB-Neukonstruktion des Jahres 2015 wird nun ausgeliefert.

MÄRKLIN

Badische Schönheit für Spur I

☐ Sehr bald nach der Neuheiten-Ankündigung rollt das Märklin-Modell einer badischen VIc (Baureihe 75.1) auf die Gleise der Königsspur. Das weitgehend aus Metall hergestellte Modell begeistert gleich nach dem Auspacken. Manch Anhänger kleinerer Spurweiten wird bei solch Detailreichtum schwach und liebäugelt im Geheimen mit dem Maßstab 1:32.



ROCO

Neuer Kessel, kurzer Glanz

☐ Tragisch kurz nur währte die Einsatzzeit der DB-Baureihe 03.10. Vielleicht gerade deshalb haben die schlanken und eleganten Schnellzugloks mit Neubaukessel eine treue Schar an Verehrern. Die Modellbahner unter jenen werden die Roco-Neukonstruktion mit Spannung erwarten. Wir testen die H0-Ausführung mit den markanten Tenderabdeckungen ausführlich im nächsten MEB.



FOTO: WERK

MEB-ZEICHNUNG

Berka/Werra

☐ Auf der Suche nach einem passenden Bild für unseren „Rückspiegel“ blätterte ich im MEB 5/1990 auch die Seite mit einer Bauzeichnung von Günther Fromm auf. Welch hübsches Stellwerk! Es stand im Bahnhof Berka/Werra, gleich südlich von Gerstungen an der durch den Kali-Verkehr bekannt gewordenen Linie nach Heringen (Werra), die früher die innerdeutsche Grenze überquerte. Die Strecke ist heute noch für die Kali-Transporte in Betrieb, Bahnhof und Stellwerk sind aber längst verschwunden. Mich interessiert einmal mehr, ob ein MEB-Leser diese Zeichnung als Grundlage für sein Eigenbau-Modell verwendete, oder den „MaKaMo“-Kartonbausatz von Walfried Fehse, der auch dieses Stellwerk zum Vorbild wählte, auf seiner Anlage präsentieren kann. *abp*



FOTO: ARCHIV MEB

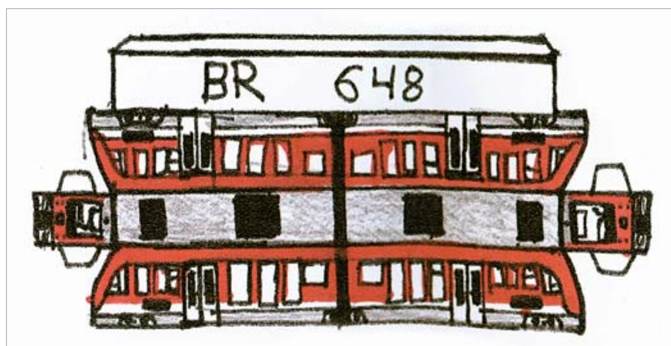
MEB-FRAGEZEICHEN

Lint gewinnt

☐ Im MEB 02/2015 fragten wir nach der DB-Baureihenbezeichnung der Lint54- und Lint81-Triebwagen. Auch Johann Mack aus Leipzig wusste die richtige Antwort. Es sind die Baureihen 622 und 620. Den Lint81 zeichnete er gekonnt in Schrägansicht von vorn auf seine Lösungspostkarte. Doch offensichtlich ist unser erst zehn Jahre alter Leser auch ein großer Fan der zweiteiligen, mit Jakobs-Drehgestellen ausgestatteten Lint41 (Baureihe 648). Er hat für uns einen Papierbausatz entworfen und wünschte „Viel Spaß beim Bastelbogen basteln“. Das lasse ich mir nicht zweimal sagen. Eine kleine Schere lagerte in der Schreibtischschublade, und schnell war der Lint ausgeschnitten und zusammengeklebt. Alles passte ohne Nacharbeiten, Respekt! Im Maßstab liegt das Papiermodell etwas unterhalb von Z. Ein Feldbahngleis mit etwa drei Millimetern Spurweite erwies sich als passend für ein Portraitfoto. Vielen Dank Johann, für die nette Abwechslung im Redaktionsalltag. *abp*



Erstaunlich, oder? Auf den ersten Blick erkennt man, was hier fährt. Das Papiermodell ist nur 74 Millimeter lang.



So kreativ können Kinder sein – ein Lichtblick. Eisenbahn und Modellbahn machen eben doch Spaß.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Klaus Eckert (keck), Korbinian Fleischer (kf), Michael Robert Gauß (mrg), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 26, ab 1.1.2014,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

FREIE MITARBEITER
Rainer Albrecht, Lars Brüggemann, Joachim Bügel, Jörg Chocholaty, Dirk Endisch, Matthias Fröhlich, Stefan Groß, Peter Grundmann, Peter Haslebner, Helmut Heiderich, Jörg Hajt, Frank Heilmann, Marcus Henschel, Michael Hubrich, Georg Kerber, Steffen Kloseck, Axel Mehnert, Ralf Reinmuth, Dirk Rohde, Armin Schmutz, Andreas Stirl, Markus Tiedtke, Roland Wirtz, Burkhard Wollny

ABONNENTEN-SERVICE
MZV direkt GmbH & Co. KG
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@mzv-direkt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Petra Schwarzendorfer, Nicole Friedl (Bestellservice, (08141) 53481-0)

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 319 06 - 0, Fax (089) 319 06 - 113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: SLG. MARKUS HEHL

50 JAHRE E03 – 50 JAHRE 200 KM/H

Anlässlich der Internationalen Verkehrsausstellung (IVA) in München im Jahr 1965 läutete die Bundesbahn eine neue Ära ein: Mit der nagelneuen E03 begann der Einstieg in den Hochgeschwindigkeitsverkehr. Die 200er-Schallmauer wurde während der Ausstellungszeit zwischen München und Augsburg gerissen.



FOTO: ALEX BERGNER

AUFBAU UND VERFALL

In der Epoche VI ist das Diorama von Alex Bergner angesiedelt. Ein moderner Haltepunkt hat den einstigen Bahnhof abgelöst, Alltag entlang deutscher Schienen.

Das Mai-Heft erscheint am

13. Mai

bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: HORST WINKELMANN

OBEN-OHNE ODER OBEN-MIT

Die Schienentrabis gibt es mit und ohne Verdeck. Wir stellen die urigen Fahrzeuge in Vorbild und Modell vor.

AUSSERDEM

Güterwagen-ABC

Q wie querfeldein: Culemeyer-Transporte von Güterwagen in Vorbild und Modell.

Zu-Neigung

Der zweite Teil der Geschichte über die Pendolinos.

Meisterklasse

Die Anlage „La Baraque" von Hans Louvet entführt uns mit seiner phantastischen Schmalspurbahn ins französische Zentralmassiv.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.



FOTO: HANS-JÜRGEN BOHLE

DIE TT-BAHN ALS MÖBELSTÜCK

Hans-Jürgen Bohle, Gewinner unseres Anlagenwettbewerbs, integrierte seine Bahn in die Wohnzimmermöbel.



FOTO: RAINER HEINRICH

CHEMNITZER ERINNERUNGEN

Der Umbau ist abgeschlossen und das ehemalige Karl-Marx-Stadt hat einen Bahnhof mit Straßenbahnanschluss.

TRIX
H0

Die gelungene Konstruktion



Neu – ab Mai erhältlich!

N III DCC mfx 15+

22785 Güterzug-Dampflokomotive mit Kabinentender

Als letzte „sogenannte" Einheitsdampfloks entstanden kurz vor Beginn des Zweiten Weltkriegs die Maschinen der Baureihe 50. Von April bis Juli 1939 baute Henschel die ersten zwölf Exemplare, welche alsbald die glücklichste Konstruktion der DRG werden sollte, denn die rund 1.600 PS starke und 80 km/h schnelle 1'E-Maschine entwickelte sich schnell zu einer universell einsetzbaren, robusten und zuverlässigen Lok.

Vorbild: Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 50 mit Kabinentender der Deutschen Bundesbahn (DB). Witte-Windleitbleche, 4 Kesselaufbauten, gekürzter Umlauf, DB-Reflexglaslampen und ohne Indusi. Betriebsnummer 50 1581. Betriebszustand um 1967.

Sommerneuheit 2015 € 429,95 *



Neuentwickelter Kabinentender.



Filigranes Fahrwerk aus Metalldruckguss mit durchbrochenem Barrenrahmen und freier Fahrwerksdruchsicht.



Detailierte Produktinformationen und weitere Sommerneuheiten erhalten Sie bei ihrem Fachhändler vor Ort oder im Internet unter www.trix.de.

Oder einfach den QR-Code scannen.



* Unverbindlich empfohlener Verkaufspreis. Die Serienproduktion kann in Details von den abgebildeten Modellen abweichen. Preis-, Daten-, Liefer- und Maßangaben erfolgen ohne Gewähr.